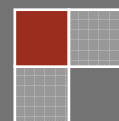


2017

Definició de propostes per mancomunar serveis d'autobusos d'empreses al polígon Zona Franca

CCOO de Catalunya



Definició de propostes per mancomunar serveis d'autobusos d'empreses al polígon Zona Franca

ÍNDEX

PRESENTACIÓ	3
INTRODUCCIÓ.....	5
1. METODOLOGIA	7
2. ANÀLISI DELS BUSOS D'EMPRESA.....	8
3. BONES PRÀCTIQUES.....	19
4. CONCLUSIONS	33
5. PROPOSTES.....	35
6. ANNEX.....	43

PRESENTACIÓ

Cada vegada són més els estudis científics que apunten les partícules i gasos generats pel trànsit com a causa d'importants impactes sobre la salut de les persones. Els ciutadans/es de les grans ciutats són els principals afectats per aquesta preocupant situació.

Pràcticament totes les administracions tenen competència sobre les polítiques de qualitat de l'aire, des de la Unió Europea als ens locals, passant per les autonòmiques i estatals. Hi ha directives, plans, lleis i acords que parteixen una qüestió preocupant, que afecta directament la salut pública i la qualitat de vida urbana, però amb importants connotacions econòmiques i ambientals.

El passat mes de desembre va entrar en vigor una d'aquestes actuacions. Es tracta del protocol contra la contaminació atmosfèrica que han acordat els municipis que engloben l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Sense entrar a fons en la seva descripció, aquest paquet de mesures té per objectiu reduir els nivells d'emissió de contaminants en aquells dies en què hi hagi el risc de superar els nivells de seguretat. Aquests episodis són declarats per la Generalitat de Catalunya, amb una mitjana d'un i tres dies per any. Un aspecte destacable és que aquests períodes de contaminació elevada es donen en dia laborable, quan milers de treballadors/es es desplacen entre les seves llars i les empreses o administracions. Aquests trasllats són un dels principals motius per moure, i requereixen una atenció específica per part dels responsables de la gestió dels centres de treball que encara no s'està produint com caldria.

L'actual model de mobilitat és ambientalment insostenible, econòmicament ineficient i laboralment arriscat. Obliga en molts casos a dependre de l'ús del vehicle particular, amb uns costos elevats per al treballador/a, però també per a les empreses. Per exemple, els accidents de trànsit són una de les principals causes de baixa. En els últims anys, el 40% de les morts en sinistres laborals van tenir el seu origen en un accident de trànsit.

La superació d'aquest model de transport, cada vegada més necessària, passa per un ampli ventall de mesures. En el cas del protocol acordat per l'ajuntament de Barcelona i l'AMB, durant els dies d'episodi de contaminació s'impulsarà el servei públic de transport, amb un increment entre un 10 i un 15% de la seva oferta, i amb una tarifa específica per usuaris esporàdics. Aquest esforç es pot valorar com a positiu, però des del món sindical intuïm que requereixen del desplegament de mesures específiques per als centres de treball i estudi.

Des del punt de vista de CCOO de Catalunya, els fets ens demostren que el canvi del model de mobilitat general passa, necessàriament, per modificar la manera amb la que les persones treballadores ens desplacem cada dia als nostres centres de treball. És evident que cal una aposta decidida per part de les administracions públiques per enfortir les xarxes de transport públic, i per afavorir els viatges a peu i amb bicicleta. Però si no s'estudia integrament el problema de la mobilitat laboral no acabarem d'avançar en la millora de la situació.

Des del món sindical defensem el desenvolupament dels plans de desplaçaments que moltes empreses (i administracions públiques) han de realitzar. Però en la majoria de casos no s'estan fent (tampoc a les administracions, que n'haurien de donar exemple). Hi ha una gran diversitat de maneres d'arribar i tornar dels llocs de treball. Calen mesures, dins d'un pla o simplement operatives, per donar opcions a les persones treballadores pel seu transport d'una manera més segura, neta i sostenible.

L'autobús d'empresa ha de ser una d'aquestes peces. I aquest document pretén aportar elements per a la seva valoració, quan no recuperació, com a un element fonamental per a la mobilitat *in itinere*.

Jose Manuel Jurado
CCOO de Catalunya

INTRODUCCIÓ

Aquest projecte vol ser una continuació del projecte realitzat l'any passat, anomenat: "Fomentar l'ús dels autobusos d'empresa mancomunats entre empreses del polígon Zona Franca", executat per CCOO de Catalunya amb la col·laboració d'ISTAS/CCOO, que tenia com objectiu impulsar i promoure el compartir busos d'empresa per què siguin més eficaços i abastin un major nombre de treballadors i treballadores, com a manera de potenciar i consolidar el transport col·lectiu d'empresa. Tot plegat, amb la finalitat de reduir l'ús majoritari del cotxe per anar i tornar a la feina. Com a conseqüència de l'anterior projecte, en aquest segona fase, l'objectiu és treballar en el plantejament de propostes concretes en empreses que disposin d'aquests serveis en l'àmbit del polígon de la Zona Franca, el polígon Pratenc (El Prat de Llobregat)¹ i l'àrea d'activitat econòmica del Passeig Zona Franca.

A partir del seminari, realitzat l'any passat, amb delegats i delegades sindicals i les posteriors trobades amb els mateixos, es van detectar algunes empreses susceptibles de posar en pràctica experiències per compartir els seus busos amb d'altres empreses del mateix polígon. Algunes d'elles són: NISSAN, SEAT, TMB, AMB, CESPÀ, etc. Per això, aquest nou projecte pretén avançar elaborant propostes específiques en tres línies d'actuació:

- Mancomunar serveis entre diverses empreses localitzades al polígon de la Zona Franca que ja compten amb aquest serveis, per millorar i augmentar l'oferta als seu treballadors i treballadores.
- Incorporar a les empreses, sobretot petites i mitjanes, de la Zona Franca que actualment no compten amb aquests serveis d'autobusos d'empresa per què així, també els seus treballadors i treballadores se'n puguin beneficiar.
- Obrir l'accés als autobusos, als treballadors i treballadores de les empreses externes subcontractades, que presten serveis a les empreses que ja tenen busos propis.

¹ El polígon Pratenc s'ha inclòs atès que forma una mateixa unitat amb el polígon Zona Franca. Arrel d'això, el pla de mobilitat d'aquesta zona i la Taula de mobilitat inclou ambdós polígons.

L'objectiu concret és elaborar propostes específiques per empreses o agrupacions d'empreses, per compartir els autobusos, com a pas previ a dur-ho a la pràctica.

Però, també amb la intencionalitat de millorar i ampliar els serveis dels busos d'empresa s'estudiaran mesures, tals com: incloure parades d'enllaç en els seus itineraris, amb les noves estacions de la L9 sud que donen servei al polígon (Parc logístic i Mercabarna) per així potenciar la intermodalitat dels busos d'empresa amb el metro, en benefici d'ambdós modes, fent-los més eficients per competir amb l'ús majoritari del cotxe per desplaçar-se al polígon de la Zona Franca.

Tot plegat, amb la finalitat que els busos d'empresa esdevinguin una de les peces fonamentals del transport col·lectiu dels treballadors del polígon.

Com a mitjà de suport al projecte, es difondran els fulletons, que foren elaborats en la fase anterior del projecte, a diversos col·lectius potencialment interessats per sensibilitzar-los i conscienciar-los dels avantatges socials, ambientals i econòmics conseqüència de fomentar la mobilitat sostenible, mitjançant el reforç dels busos d'empresa mancomunant-los per què esdevinguin els busos del polígon.

1. METODOLOGIA

A partir de la base de dades de CCOO de Catalunya s'ha fet una selecció d'empreses localitzades al polígon Zona Franca, entorn el passeig de la Zona Franca i el polígon Pratenc del Prat de Llobregat amb representació sindical de CCOO.

Posteriorment, es realitzaran trobades amb delegats i delegades d'empresa per analitzar els seus serveis d'autobusos amb l'objectiu d'elaborar projectes concrets per millorar el servei i mancomunar-los amb d'altres empreses. Tot plegat, amb la finalitat de traslladar-ho a les direccions de les seves empreses per valorar-ne la seva execució. Paral·lelament, es treballarà per rebre el suport de les administracions públiques en aquestes iniciatives.

Com a colofó del projecte s'ha realitzat una jornada de sensibilització i treball amb la participació de delegats i delegades sindicals d'empreses del polígon, empreses que ofereixen serveis discrecionals d'autobusos i les administracions públiques vinculades al territori i amb la mobilitat: l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM) i altres agents interessats i participants en la Taula de Mobilitat del Delta del Llobregat. L'objectiu de la jornada és explicar els avantatges de mancomunar els serveis d'autobús d'empresa. Així com, també presentar solucions tecnològiques i organitzatives per planificar i gestionar aquests serveis comparats de bus. I, també, per conèixer experiències concretes d'empreses que compten amb busos d'empresacom el cas de Nissan i la Seat. *(adjuntem programa de la jornada en l'annex)*

En la jornada es van explicar els beneficis globals d'enfortir i incrementar els serveis del busos d'empresa. Al mateix temps, s'han presentaran bones pràctiques d'aquí i d'Europa en serveis de busos d'empreses mancomunats. I, posteriorment, es va obrir un debat per treballar sobre possibles propostes concretes per impulsar projectes al polígon de la Zona Franca, el polígon Pratenc i el passeig Zona Franca.

2. ANÀLISI DELS BUSOS D'EMPRESA

La tasca inicial fou fer una primera recerca de les empreses amb representació sindical de CCOO, als tres àmbits objecte del projecte.

Posteriorment, vam establir el llindar dels 100 treballadors com a criteri de selecció per dur a terme els desenvolupament del projecte. El resultat foren 53 empreses que complien aquest criteri. A partir d'aquí vam establir comunicació amb el nostres representants de cadascuna d'elles via correu electrònic i seguidament per telèfon. L'objectiu principal fou conèixer si disposaven d'autobús d'empresa o no en tenien. Així com saber, en el cas de les empreses amb transport propi, si veurien factible mancomunar aquest servei amb altres empreses de l'entorn. I, al mateix temps, esbrinar quines empreses sense bus estarien predisposades a compartir el bus.

Com a resultat d'aquesta recerca vàrem trobar 10 empreses que compten amb servei propi de transport d'empresa, les quals entre totes tenen una plantilla, aproximada de 10.750 treballadors (incloent els treballadors externs). I d'altres sense bus interessades en iniciar un procés per poder mancomunar serveis.

Empreses amb transport d'empresa

- Al Polígon Zona Franca hi ha 6 empreses amb transport d'empresa
- Al Polígon Pratenc hi ha 2 empreses amb transport d'empresa
- Al Passeig Zona Franca hi ha 2 empreses amb transport d'empresa

Les tres empreses, actualment sense transport propi amb interès per participar en un projecte per mancomunar servis de bus sumen un total d'uns 1.100 treballadors /es.

Igualment, hem he detectat, algunes empreses que darrerament han perdut el servei de transport propi, generalment, per causa de la crisi i haver patit un ERO, així com, recentment, per l'entrada en funcionament de les estacions de la L9 del metro, Parc Logístic i Mercabarna.

Altres empreses han advertit als seus treballadors que amb la futura posada en funcionament de la L10 de metro, amb parades al passeig Zona Franca i al polígon, suprimiran els serveis. Tot i això, la representació dels treballadors s'oposarà a aquesta supressió i defensarà la continuïtat dels serveis.

Una empresa ha augment el servei, en els darrers anys, a conseqüència de la demanda creixent del treballadors.

A conseqüència, d'aquesta indagació vàrem iniciar una sèrie de trobades amb empreses factibles de compartir el transport i d'incorporar en aquest servei a treballadors externs del seu centre de treball. (*Adjuntem actes de les trobades*)

En concret amb:

- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Barcelona Regional (BR) i Transports metropolitans de Barcelona
- Agència Tributaria de Catalunya, Aigües de Barcelona (Agbar) i e-Dreams i Sorea
- Archroma, G&D i Seat Componentes
- Acciona i Nissan

Empreses amb transport

Polígon Zona Franca

Empresa	rutes	Número treballadors
Nissan + Acciona + Calsonic	20	3.800 + 600 + 100
SEAT	3	1.400 + 250
AMB	3	700 +50
TMB	3	700
Federal Mogul	1	300
Total	30	7.900

Polígon Pratenc

Empresa	rutes	Número treballadors
SEAT Componentes	4	1.000+150
Archroma	3	350
Total	7	1.500

Passeig Zona Franca

Empresa	rutes	Número treballadors
AGBAR	1	650 + 50
Agència Tributaria de Catalunya	1	400
Total	2	1.100

Polígon Zona Franca

Itineraris Nissan

Origen:

1. Sabadell
2. Mataró
3. Sant Feliu de Llobregat
4. Castelldefels
5. Terrassa
6. Santa coloma de Gramanet - Siguerlin
7. Santa coloma de Gramanet - Fondo
8. Parets del Vallès
9. Sant Joan Despí
10. Ripollet
11. Badalona
12. Martorell
13. Hospitalet de Llobregat
14. Barcelona - Ciutat Meridiana
15. Barcelona - Roquetes
16. Barcelona - Bon Pastor
17. Barcelona - Horta
18. Barcelona – Besòs
19. Barcelona - Sants estació
20. Barcelona - Plaça Espanya

Seat Zona Franca

Origen:

1. Barcelona - plaça Universitat
2. Avinguda Roma (dissabtes)

3. Barcelona – carrer Diputació (dissabtes torns especials)

Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

Origen:

1. Barcelona – avinguda Príncep d'Astúries
2. Barcelona – avinguda Meridiana – passeig Fabra i Puig
3. Barcelona – avinguda Guipúscoa

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

Origen:

1. Barcelona – Barceloneta
2. Barcelona – estació de Sants
3. Hospitalet de Llobregat – avinguda Carrilet

Federal Mogul

Origen:

1. El Prat de Llobregat

Polígon Pratenc

Itineraris Seat Componentes

Origen:

1. Hospitalet de Llobregat
2. Barcelona - plaça Urquinaona (torn matí) i plaça Espanya (torns de nit i tardes)
3. Castelldefels
4. Barcelona – estació de Sants

Itineraris Archroma

Origen:

1. El Prat de Llobregat
2. Hospitalet de Llobregat
3. Barcelona – plaça Espanya

Passeig Zona Franca

Itineraris AGBAR

Origen:

1. Estació de Sants

Itineraris Agència Tributaria de Catalunya (ATC)

Origen:

1. Plaça Catalunya

Ús dels autobusos d'empresa

L'ús entre les diverses plantilles és molt irregular i oscil·la entre el mínim d'un 10% a TMB i Archroma, passant pel 15% d'AGBAR i un màxim el 35% a AMB. Amb aquestes dades d'ús, es fa evident que són serveis infrautilitzats i que hi ha molt marge per augmentar el número d'usuaris.

La flota d'autobusos de NISSAN

Al ser Nissan l'empresa més significativa pel número de rutes i treballadors, 20 rutes i 4.500 treballadors (comptant els externs) i estar en ple procés de millora i actualització del servei, hem fet un anàlisi més detallat que pot servir de referència per aprofundir en el coneixement del transport d'empresa.

L'any 2016 es va realitzar un enquesta a la plantilla per analitzar el servei i en, conseqüència, servís de base per a una possible reformulació de les línies. A partir de les dades assolides amb l'enquesta resposta per treballadors usuaris i d'altres que no ho eren, així com, de l'experiència obtinguda pels representants sindicals que han resseguit totes les línies per valorar-les, recentment s'ha reordenat i ampliat el servei de busos d'empresa.

A partir de l'enquesta feta a uns 1.500 treballadors s'observa que el percentatge d'ús està al voltant del 50%, és a dir, utilitzen el bus d'empresa al menys 750 treballadors. Això equivaldria a un 17% dels treballadors de la planta (incloent els externs). En concret els treballadors de l'empresa externa amb més plantilla, Acciona, amb 600 treballadors, l'utilitzen al voltant de 400, el 70% de la plantilla.

Els treballadors que més utilitzen els servei són els treballadors de producció del torn de matí i tarda i el rotatiu. I els que menys, els treballadors de producció del torn de nit i els d'oficina.

L'enquesta dona com a resultat que els treballadors que no utilitzen l'autobús ho fan, principalment, per ordre d'importància, perquè triguen més que anant amb cotxe, la distància a la parada és excessiva, per qüestions personals (p.e.: portar i recollir el nens a l'escola, durant el trajecte a la feina) i, finalment, pel fet de no tenir parada en el municipi o zona de residència.

Pels usuaris habituals el que més es valora es la puntualitat dels servei, l'itinerari i la informació. En el sentit contrari, el que pitjor es valora és la durada del viatge, la incomoditat i la neteja dels vehicles.

Les rutes amb més usuaris són (per origen):

- Parets del Vallès: 13 parades, 50 minuts al torn de matí, entrada a les 6 hores + 5 minuts a l'entrada a les 8h.
- Badalona: 15 parades, 55 minuts al torn de matí, entrada a les 6 hores + 12 minuts a l'entrada a les 8h. Té connexió amb l'estació de metro de Sant Adrià (L2)
- Castelldefels: 19 parades, 55 minuts al torn de matí, entrada a les 6 hores + 12 minuts a l'entrada a les 8h. L'inici de l'itinerari és a l'estació de Renfe de Castelldefels.

Les rutes amb menys usuaris són les que tenen l'inici del recorregut més proper a al centre de treball.

- Hospitalet: 10 parades 30 minuts al torn de matí, entrada a les 6 hores+ 7 minuts a l'entrada a les 8h. Té connexió amb la parada de metro de La Torrassa (L1 i L9).
- Plaça Espanya: 3 parades 12 minuts al torn de matí, entrada 6 hores + 20 minuts a l'entrada a les 8h. Té connexió amb l'estació de metro i FGC de plaça Espanya (L1, L3 i L8).

El temps de desplaçament varia segons l'hora del servei, a conseqüència del volum de trànsit i, per tant, del grau congestió que es produeix, principalment, a l'hora punta.

CCOO per facilitar l'ús dels autobusos de Nissan ha creat una app per mòbil, així com un enllaç a la web el sindicat amb informació de les rutes, incloent itineraris, localització de les parades i horaris. En el cas de la Seat de Zona Franca i Componentes, també, compten amb una app pròpia creada per CCOO.

Nissan compta amb una Comissió mixta de transport participada per representants de l'empresa i representants dels sindicats. En aquesta Comissió es fa el seguiment del servei i les propostes de millora.

L'empresa compta amb un protocol d'incidències del servei que inclou un telèfon per comunicar les incidències. En el cas de que l'autocar no passi per la parada el treballador pot desplaçar-se amb el seus medis, pagant-li l'empresa el quilometratge o bé, per agafar un taxi que igualment abonarà l'empresa.

En l'estudi es conclou que el nivell general de satisfacció es bo. Tanmateix, es perceben aspectes a millorar:

En concret:

- Actualització i revisió de rutes
 - o Ampliar la cobertura del servei a més municipis i zones
 - o Optimitzar les rutes en relació a l'accessibilitat (parades) i el recorregut (duració del trajecte)
 - o Promoure serveis llançadora als principals intercanviadors de transport públic
- Revisió dels horaris d'acord amb els torns de treball
- Regularitat del servei, tant en relació a la puntualitat com a l'itinerari o la duració del trajecte
- Reduir import del servei
- Increment de la comoditat del viatge
 - o Renovar flota d'autocars per millorar l'estat dels vehicles
 - o Ampliar prestacions: wifi, aire condicionat o calefacció, seients més còmodes...

L'actualització i millora de les rutes que s'ha dut a terme, en el marc del Comissió de transport, i la participació de l'operador del flota, es posa en marxa a partir de febrer

del 2018. Es dona el cas que el representant de CCOO a la Comissió va participar en el taller, organitzat per CCOO, en la primera fase del projecte de busos d'empresa cofinançat per l'Ajuntament de Barcelona i realitzat per CCOO de Catalunya. Essent, aquest delegat, un dels principals impulsors de les millores mercès als coneixements adquirits en aquest taller i al posterior suport tècnic.

Abans de la posada en marxa de les millores s'han repartit fulletons animant als treballadors a utilitzar el bus. Igualment, s'està valorant la possibilitat de donar incentius als usuaris més fidels. Per exemple, els treballadors que l'utilitzin en el 75% dels seus desplaçaments a la feina el transport d'empresa seran recompensats amb farà algun obsequi.

Localització de les empreses amb servei de bus d'empresa:

AMB i TMB. Polígon Zona Franca



[illegible]

The image is an aerial photograph of an industrial area, likely a port or a large manufacturing zone. Two specific areas are highlighted with red outlines. The first area, in the upper left, is labeled 'Seat Componentes' and contains a large, light-colored industrial building. The second area, in the lower right, is labeled 'Archroma' and contains several smaller industrial buildings and a parking lot. The map also shows various other industrial facilities, roads, and a river on the left side. Labels for other companies and locations are visible, such as 'ETASA Internacional', 'Aduaport, S.A.', 'Central química Archroma', 'Transnatur', 'SEUR Internacional Express', and 'SEUR'. The map is oriented with North at the top.

[illegible]

Localització de conjunt de totes les empreses amb bus d'empresa al polígon Zona Franca i Pratenc



3. BONES PRÀCTIQUES

En el transcurs de la jornada es van presentar bones pràctiques en busos d'empresa que tot seguit reproduïm:

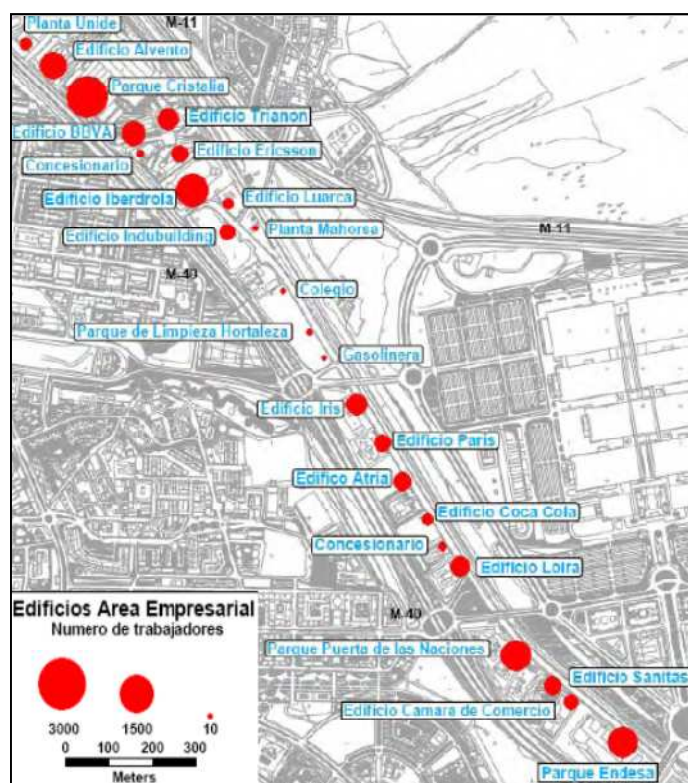
Busos compartits del parc empresarial de la Ribera del Loira

Madrid

El Pla de mobilitat

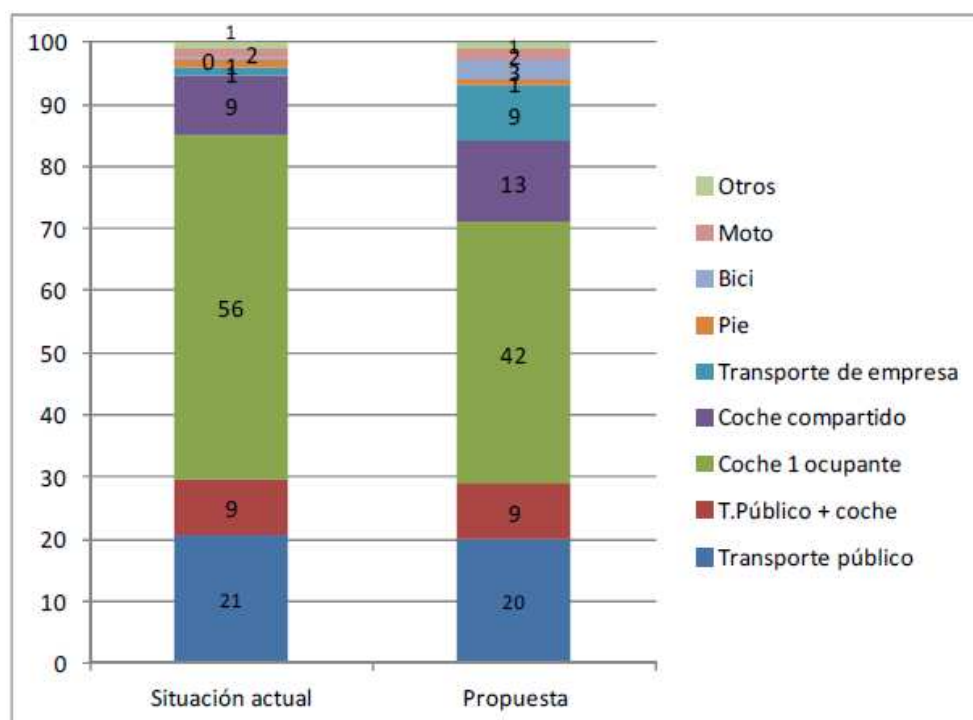
El parc empresarial de la Ribera del Loira compta amb 150 empreses i dóna feina a uns 16.500 treballadors. Segons l'enquesta del pla de mobilitat que es va fer als treballadors, hi ha una elevada dispersió de l'origen dels treballadors. Només un 25% d'ells procedeixen dels districtes propers al parc empresarial, la resta resideixen lluny dels seus centres de treball. La qual cosa, dificulta l'ús dels modes sostenibles, reduint les alternatives a l'ús del cotxe.

Mida i localització de les empreses al parc empresarial de la Ribera del Loira



El temps mitjà de viatge en transport públic és de 53 minuts, quan en vehicle privat és d'únicament 33 minuts. Hi ha una utilització majoritària del cotxe (65%). D'aquests el 85% té un sol ocupant i el 78% només l'utilitza, generalment, per anar i tornar de la feina sense fer parades intermèdies per a gestions personals (portar o anar a buscar els nens a l'escola, acompanyar algun familiar a la feina, etc. .)

Distribució modal al parc empresarial de la Ribera del Loira



En el Pla de mobilitat es planteja com objectiu que 1 de cada 4 conductors canviïn d'hàbit. I, que d'aquests la meitat utilitzin el transport públic o d'empresa.

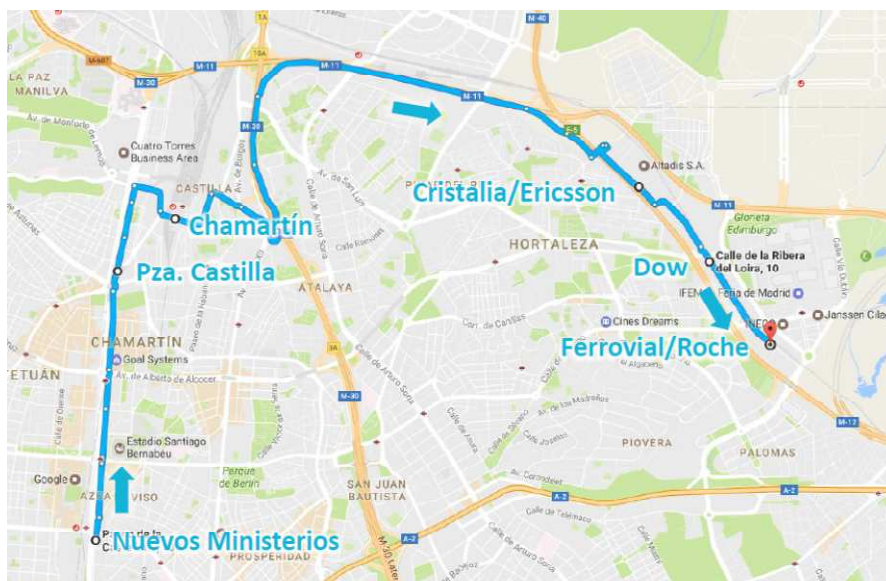
En la diagnosi es va constatar que algunes empreses disposaven d'autobusos d'empresa pel seu personal i, també, que un 40% de les empreses enquestades veien profitós mancomunar els serveis d'autobús de personal. Alhora, es va comprovar que només eren un 12% les empreses del parc empresarial que tenien autobús d'empresa i, a més, el seu ús era molt baix. En conseqüència, una de les propostes de pla era fomentar l'ús compartit entre empreses de la flota d'autobusos existent.

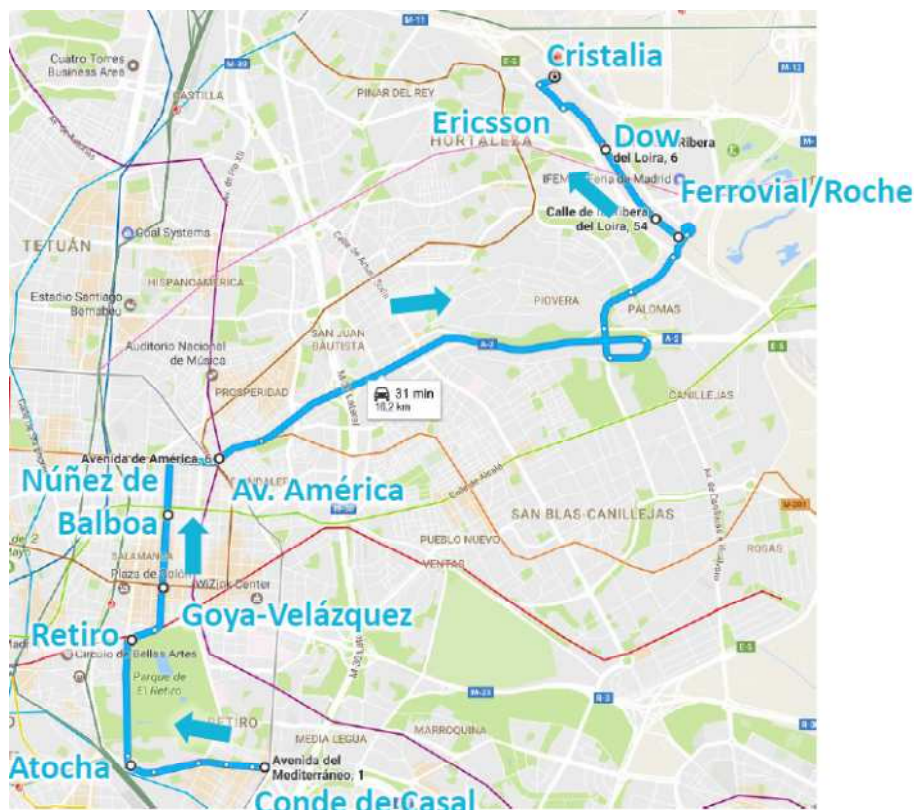
El bus de personal compartit

A partir de la mesura proposada en el Pla de mobilitat, tres empreses arriben a l'acord de compartir els seus propis serveis de transport d'empresa. Amb això, els treballadors de les empreses que comptaven amb una sola ruta, es beneficien de més rutes i més opcions d'horaris. Alhora, es fan algunes modificacions dels itineraris, principalment, perquè els autobusos facin parades en intercanviadors de transport públic, bàsicament de tren de Rodalies i de metro. De manera que sigui més útil pels treballadors i augmenti el passatge.

Un cop, consolidada aquesta oferta compartida, s'adhereixen altres empreses que fins llavors no tenien autobusos d'empresa i que ara se'n poden beneficiar.

Rutes dels buses d'empresa compartits entre empreses





El projecte de compartir autobusos és gestionat per una empresa externa que ofereix serveis de mobilitat. Cada empresa que participa en el projecte té un aplicatiu personalitzat des del qual els treballadors gestionen les seves reserves d'autobús. En concret es reserva el dia l'hora i la parada on s'agafa l'autobús. Amb aquesta informació, l'empresa de serveis mobilitat, realitza la facturació a cadascuna de les empreses participants, segons el nombre d'usuaris que hagin tingut.

Portal web del bus de d'empresa personalitzat per a una empresa

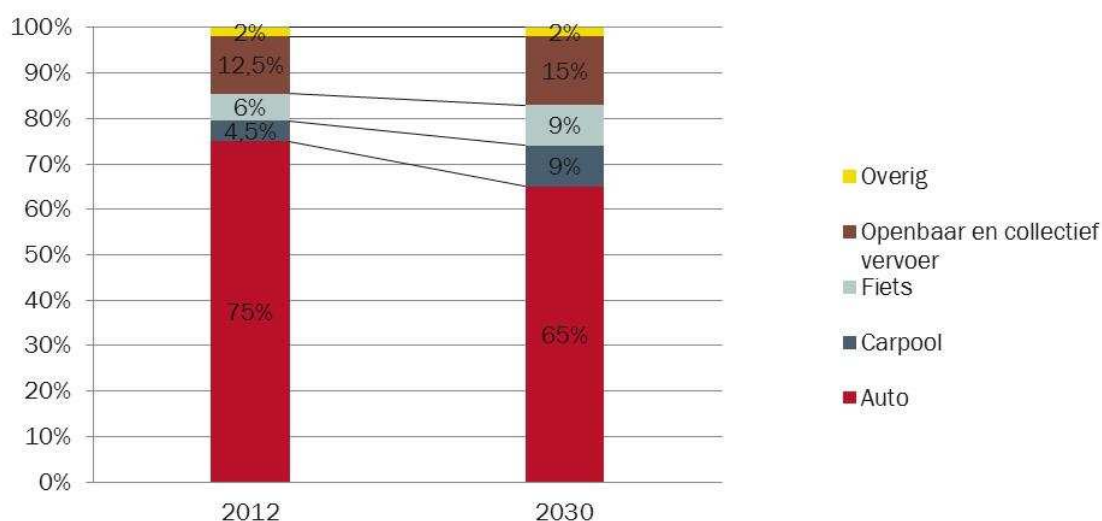
Les parades es realitzen segons hagi demanda i hi ha un app per a telèfon mòbil per saber el temps d'espera de l'autobús a cada parada.

Amb aquesta iniciativa es pretén potenciar i preservar els serveis d'autobusos de personal, en detriment de l'ús del transport privat motoritzat. És una fórmula, d'una banda, d'augmentar el nombre d'usuaris, en oferir un millor i major servei als treballadors, amb la qual cosa pot augmentar la demanda i alhora, serveix per garantir la continuïtat del servei. Però, al mateix temps, també, serveix per a incorporar noves empreses que no comptaven amb transport propi.

L'I-bus i el Pendelbus del port d'Anvers (Bèlgica)

El port d'Anvers és el segon port més gran d'Europa. La zona portuària disposa de 900 empreses. L'activitat portuària en el seu conjunt genera fins a 60.000 llocs de treball. Les tres quarts parts, dels treballadors del port, van en cotxe a la feina. Això porta a fluxos de trànsit significatius que generen congestió en els accessos al port. L'autoritat portuària s'esforça per avançar en la política de desplaçaments sostenibles i es planteja una reducció del nombre de cotxes, conduïts en solitari, en un 10% per a l'any 2030. Mitjançant un seguit de mesures concretes perquè els empresaris fomentin entre els seus empleats anar a la feina d'una manera més respectuosa amb el medi ambient i més saludable.

Partició modal del port d'Anvers

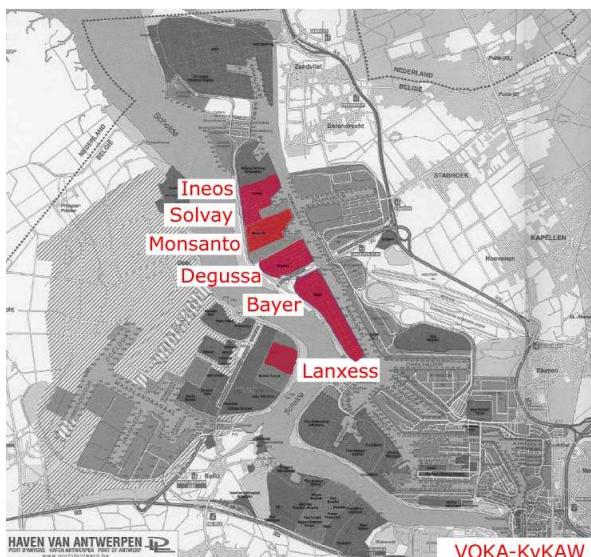


Sistema de transport d'empresa

Una de les mesures és la posada en funcionament de l'I-Bus o Industrial-bus, un sistema de transport d'empresa implantat a la zona industrial del port d'Anvers. Consisteix en una flota d'autobusos per desplaçar-se des del domicili a la feina de forma col·lectiva per als empleats de les empreses involucrades en el projecte.

L'I-Bus és una iniciativa de sis empreses situades a l'àrea industrial del port d'Anvers - Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto i Solvay-, que compta amb el suport de la Cambra de Comerç de la Regió de Flandes.

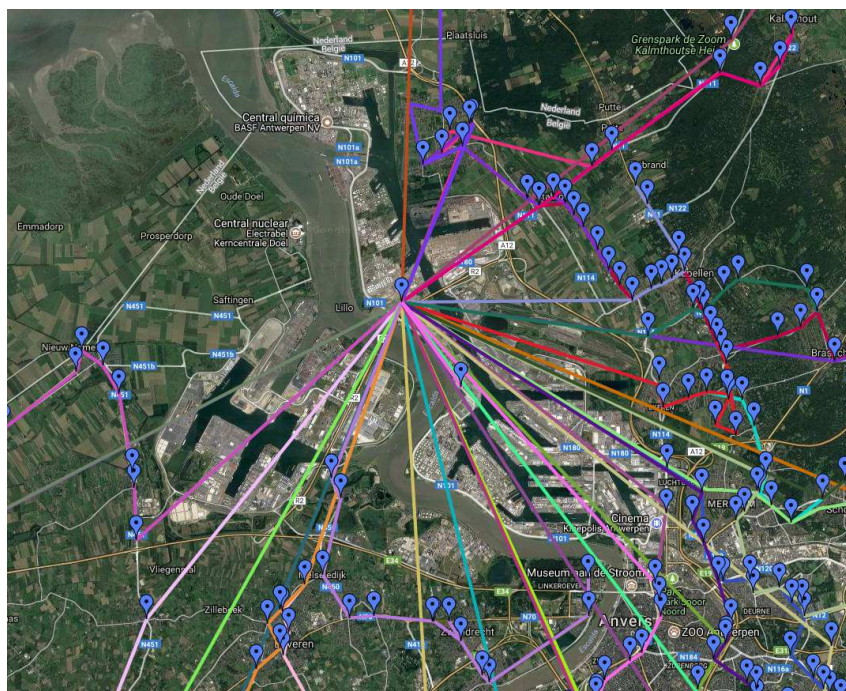
Localització de les empreses del projecte I-bus



Les rutes van ser creades a partir de les ja existents en cada empresa, combinant i optimitzant el transport en base als llocs de residència dels treballadors i evitant reiteracions.

El sistema compta amb 39 rutes, de les quals 27 són diürnes de dilluns a divendres i 12 funcionen per als torns intermedis els set dies de la setmana. Tots els treballadors de les empreses que participen poden utilitzar aquest trajecte col·lectiu de forma gratuïta, i s'està plantejant l'ampliació del nombre d'empreses participants.

Les diverses rutes del I-bus



Els torns de treball de cada empresa s'han anat adaptant perquè resultin coincidents amb els horaris de servei dels busos i, d'aquesta manera, facilitar i potenciar el seu ús.



Gratuit sense peatges, còmode i segur. ¡Es possible!

Centre de transferència de passatgers

El Govern flamenc i els interlocutors socials van crear a finals de 2006 el Fons de desplaçaments a la feina (Pendelfonds) per subvencionar els viatges quotidians en què s'utilitzaran mitjans de transport públic i / o col·lectiu, amb l'objectiu de millorar la mobilitat en general i promoure les maneres més sostenibles. El projecte I-Bus va aconseguir accedir a aquests fons després de presentar-, i des de llavors ha comptat

amb ajudes públiques. Els fons s'han invertit en el desenvolupament general del projecte i també per al disseny de la xarxa i la construcció del hub (estació d'intercanvi) que es va construir sobre un espai, anteriorment, utilitzat com a aparcament de cotxes.

El hub del sistema I-bus

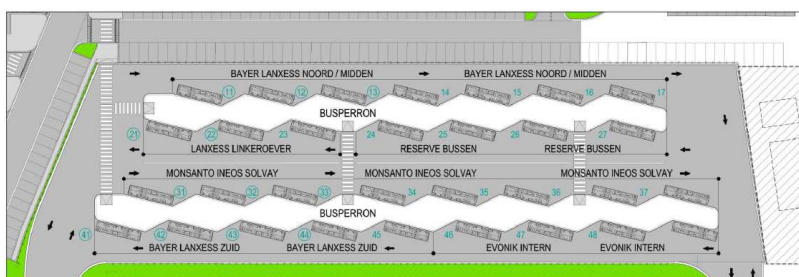
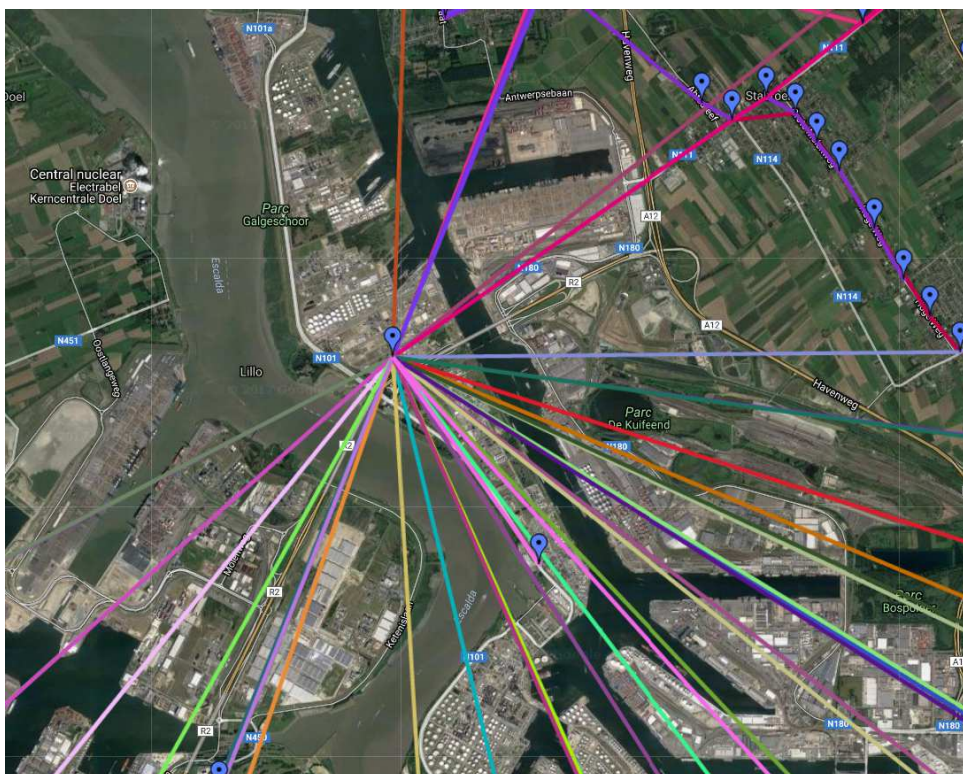


Pel disseny i implementació de la xarxa es va requerir dels serveis d'una consultora especialitzada que va idear construir un centre de transferència de passatgers (hub) amb una superfície total de 10.600 m² i 31 darsenes d'estacionament.

El hub es troba situat en un dels accessos a la zona portuària. Actua com a punt de transferència eficient per a passatgers en trànsit, de manera que qualsevol treballador que l'utilitza pot canviar de bus al hub o pot seguir en el mateix bus fins a la seva empresa en funció de l'itinerari que segueixi. Cadascuna de les plataformes està numerada amb el número de bus, el torn de dia i la ruta a realitzar, i cada posició té una connexió específica per a cadascuna de les empreses.

Es realitzen 130 viatges al dia (de dilluns a divendres) que circulen a través d'aquest hub, i el temps que transcorre entre l'arribada del primer bus i la sortida de l'últim en les entrades a la feina no supera els 10 minuts.

Totes las rutas fan parada a l'estació de transferència (hub)



Tant els 4.000 treballadors d'aquestes sis empreses, com els treballadors externs i estudiants en pràctiques, poden utilitzar el servei. Més de 2.900, dels treballadors potencials, ja l'han utilitzat.

Optimització del servei de transport col·lectiu

Els serveis de transport estan adjudicats a dues empreses que han adquirit 26 nous vehicles per a aquest projecte, els quals compleixen amb les normes europees d'emissions més restrictives Euro VI per autobusos. Els autobusos restants han estat equipats específicament per I-Bus per fer el seguiment de les rutes i usuaris i elaborar periòdicament informes d'ocupació i capacitat.

El transport col·lectiu fa que s'evitin 35.000 desplaçaments individuals al mes, de manera que resulta un estalvi d'aproximadament de 1.750 tones de CO2 a l'any.

Amb l'I-bus s'ha aconseguit optimitzar el servei de transport de personal que fins aleshores s'oferia. El nombre de vehicles destinats als treballadors de dia com als del torn de nit s'ha reduït en sis cadascun, amb la qual cosa s'ofereix un millor servei amb menys vehicles convertint-lo en més eficient. El projecte compta amb un comitè de seguiment en el qual cada empresa té un representant sindical i un altre de les empreses. Tots els canvis en els horaris o rutes dels autobusos són discutits i aprovats per aquest.

L'I-Bus compta amb una pàgina web des de la qual es poden consultar les rutes i horaris segons el lloc de residència, apareix la persona de referència de cada empresa amb les seves dades de contacte i conté el reglament d'ús. També s'edita periòdicament un butlletí de notícies i novetats, al qual es poden subscriure els usuaris.

Portal web del servei I-bus



Per potenciar el seu ús, es realitza una campanya permanent de promoció del servei mitjançant diversos suports publicitaris a l'interior de les empreses.

Suports publicitaris de l'I-bus



¿Dormint anant a la feina? És possible!

¿Podeu enviar missatges mentre aneu a la feina? Està permès!

Supermercats Colruyt: “El bus oficina” (Bèlgica)

Colruyt és un grup empresarial que posseeix una cadena de supermercats amb 25.000 empleats repartits en 400 centres.

Les propostes per fomentar la mobilitat sostenible formen part d'una estratègia global, el programa Green Line per enverdir l'empresa en tots els camps: estalvi energètic, generació d'energia renovable, reducció de residus i reciclatge.

En l'àmbit de la mobilitat, el programa no està solament concebut per abordar qüestions purament ecològiques, sinó que també mostra una preocupació i un compromís per unes condicions de trànsit més segures i la inclusió de la vessant social.

A més d'altres iniciatives per promoure la bicicleta i el cotxe compartit, recentment, s'ha posat en funcionament un "autobús oficina", que fa el recorregut des de la ciutat Gant a la central del grup Colruyt a Halle, a 60 km. de distància, un municipi de la perifèria de Brussel·les. Aquesta zona metropolitana està especialment congestionada en hores punta el que provoca que circular-hi amb cotxe es faci molt llarg. L'autobús està equipat per poder treballar-hi. Està equipat amb 28 estacions de treball i un espai reduït per a reunions amb cafetera inclosa. L'autobús evita estrès i ansietat als treballadors/es al estalviar-se conduir en els embussos i així arriben més descansats, alhora, permet un millor equilibri entre la vida professional i privada. El temps treballat durant el viatge es considera temps de treball i està remunerat. Un dels objectius és també, captar talent atès que perllongar la jornada laboral

Office on Wheels (oficina en rodés)



4. CONCLUSIONS

Debilitats i amenaces

- Les rutes en general són infrautilitzades. Els autobusos s'omplen entre el 10% i el 35% de la seva capacitat
- Les rutes i el horaris no s'actualitzen segons les noves necessitats dels treballadors, tornant-se obsoletes.
- Molts cops les rutes són excessivament llargues i el temps de recorregut és molt elevat
- En ocasions els treballadors externs no tenen el dret d'ús o si els utilitzen s'han de fer càrrec de l'import íntegrament.
- L'administració pública no els té en compte en el seves polítiques de promoció de la mobilitat sostenible
- Els autobusos d'empresa en varis casos estan amenaçats de desaparèixer pel poc ús que se'n fa o per l'arribada de nous serveis de transport públic
- Les empreses molts cops no he veuen com una inversió que els permet estalviar i millorar la imatge sinó com una despesa que afecte al compte resultats

Fortaleses i oportunitats

- Les empreses es fan càrrec de la gestió i el finançament, el que representa un estalvi per les finances públiques
- Per desplaçar-se a la feina són més eficients que el transport públic atès que no cal tenir tot el dia busos circulant i es concentren en els horaris laborals de màxima demanda
- Alimenta el transport públic atès que moltes rutes tenen parades en estacions ferroviàries o parades de bus
- Al no se línies regulars són serveis més flexibles que es poden adaptar a les noves circumstàncies amb més agilitat

- Comptar amb un òrgan de gestió i seguiment amb participació de l'empresa i els representants dels treballadors
- L'ús del busos d'empresa per part del treballadors/es treus centenars de vehicles en circulació amb tots els benèfics que això comporta:
 - o Ajuda a l'estalvi energètic i, en conseqüència disminueixen les emissions de CO₂ i atmosfèriques (Estratègia canvi climàtic de Barcelona i Pla qualitat aire)
 - o Reducció dels accidents *in itinere* (Informe sinistralitat 2016, ajuntament Barcelona)
 - o Promou la inclusió social dels col·lectius més desafavorits
 - o Evita la congestió viària en hores puntes en treure cotxes de la circulació
 - o Disminueix la necessitat d'oferir aparcament públic o privat
 - o S'evita l'estrès, l'angoixa i el cansament que produeix la conducció en hora punta
- Compartir el busos entre empreses ampliant l'oferta pot potenciar el seu ús. A més permet d'incorporar a empreses que no en disposen. Redueix les despeses individuals de les empreses al compartir el finançament.
- Obrir l'accés als treballadors extens i als estudiants en pràctiques és una qüestió d'equitat i n'amplia el seu ús.
- Atès que actualment s'està duent a terme la revisió del Pla de mobilitat urbana de Barcelona és una oportunitat perquè l'ajuntament es comprometí a potenciar-los.
- Oferir incentius als treballadors, per exemple per compensar el major temps de desplaçament que els cotxes que el temps d'excés compti com a treballat o que el servei sigui totalment gratuït pels treballadors.
- Les ajudes públiques i la fiscalitat favorable els pot potenciar. I, al mateix temps, pot ser una eina per promoure la renovació de la flota amb vehicles híbrids i elèctrics.
- Oferir nous serveis adaptats a les necessitats d'alguns col·lectius específics com poden ser el model "oficines amb rodes" que incloguin espais de treball i el temps de desplaçament compti com a treballat.
- Millora la imatge la imatge d'empresa compromesa amb la responsabilitat social i ambiental.

5. PROPOSTES

Compartir busos d'empresa

A partir de les trobades realitzades amb les diferents empreses del sector privat i entitats públiques, hem treballat les següents propostes per compartir transport d'empresa:

AMB, TMB i BR

Compartir els busos amb els que actualment compten tant AMB com TMB. Essent les rutes, d'ambdues entitats públiques, complementaries atès que tenen diferents orígens i recorreguts amb la qual cosa ampliarien la cobertura territorial. D'altra banda, tenen horaris d'entrada i sortida prou similars. Al mateix temps es proposa incorporar els treballadors/es de Barcelona Regional que no compte amb bus propi. Tots 3 centres de treball comparteixen espai la polígon Zona Franca.

Grup AGBAR i Agència Tributaria de Catalunya

L'empresa Agbar i l'entitat pública ATC comparteixen el mateix edifici d'oficines del passeig Zona Franca i cadascuna compta amb una ruta amb origen diferent. L'estació de Sants i plaça Catalunya, dos dels principals intercanviadors ferroviaris de Barcelona, amb connexions amb la resta de la Regió metropolitana. Per això, sembla obvi que compartir el transport beneficiarà a les dues plantilles. I, igualment, un cop establert el servei s'hi podran incorporar altres empreses amb seu al mateix edifici.

Archroma i G&D

Es tracta de dues empreses que tenen els centres de treball a tocar al polígon Pratenc. En el cas d'Archroma compta amb 3 rutes força infrautilitzades. L'objectiu és compartir el transport amb l'empresa veïna G&D, empresa que en els darrers anys a doblat la plantilla i segueix creixent. Així es podrà garantir el servei pels treballadors/es d'Archroma al ampliar-se la demanda i reduir despeses, al compartir-les conjuntament entre ambdues empreses. I, a la vegada, G&D podrà incorporar un mode sostenible pels seus treballadors/es.

La concreció d'aquestes propostes comporta una negociació a mig termini, interna entre els membres dels òrgans de representació dels treballadors/es i, posteriorment, amb la direcció de les empreses o entitats públiques mitjançant la negociació col·lectiva, però, també, a través del diàleg social amb l'implicació de les administracions públiques.

Agrupació de les rutes dels autobusos d'empresa dels polígons Zona Franca i el Polígon Pratenc

La proposta consisteix en aglutinar tots els serveis d'autobusos d'empresa del polígon de la Zona Franca i Pratenc. Reorganitzant les rutes a partir de les ja existents en relació a les principals zones de residència dels treballadors i evitant reiteracions. Seguint el model del I-bus del port d'Anvers (Bèlgica).

Això equivaldria, d'entrada, a obrir la majoria de rutes, exceptuant les procedents del Prat de Llobregat i del sud, amb el seus respectius horaris, a tots els treballadors que ja compten amb transport d'empresa.

Tot i així, tenint en compte, totes les empreses amb bus propi del dos polígons, veiem que hi ha 4 rutes repetides, per exemple les que tenen origen a l'estació intermodal de Sants. Així doncs, del que es tractaria és de compartir aquesta ruta entre totes les empreses i, segons la demanda, deixar els vehicles i horaris necessaris per dur-la a terme i la resta destinar-los a una ruta de nova creació amb potencial de demanda, amb la qual cosa, es multiplicaria l'oferta de rutes, ampliant la cobertura geogràfica. El mateix, es podria fer, per exemple, amb les 3 rutes que tenen l'origen a la plaça Espanya de Barcelona i amb les 3 que surten d'Hospitalet. En conseqüència, es podrien oferir totes les rutes i horaris per a totes les empreses implicades en el projecte, comptant totes elles amb més oferta global.

Totes les rutes confluirien en un hub o estació d'intercanvi que actuaria com a punt de transferència de passatgers en trànsit. Depenent del centre de treball de destí el treballador continuaria en el mateix bus d'arribada al hub o canviaria a un altre bus que el portés la seu destí. El temps que hauria de transcorre entre el primer bus que arribés al hub i el darrer no hauria de superar els 10 minuts.

La proposta d'habilitació del *hub* podria ser en el solar buit localitzat entre el carrer 60, el carrer 1 i el carrer A. Proper als principals accessos al polígon Zona Franca, venint pel passeig Zona Franca i la Ronda Litoral. I, també, proper a l'accés al polígon pel carrer 2, a través del polígon Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat.

Al mateix temps, podria esdevenir una estació d'intercanvi modal amb la futura estació de metro L10 del carrer A que està a una distància de 160 metres. Així doncs, els usuaris que arribessin en metro, també podrien utilitzar els busos del projecte a mode de busos llançadora, donant més cobertura territorial al metro. Igualment, s'hi podria fer intercanvi amb línies d'autobusos regulars diürns i nocturn 21, 23, 109, V3 i N9. Totes les línies que tenen parada propera al *hub* proposat.

D'igual manera, podria esdevenir una estació intermodal al implantar-se un servei de bicicletes públiques de préstec Bus+metro+bici (similar al model Sevilla) oferint l'ús individual de les bicicletes durant 10 hores, les 24 hores del dia per abastar tots els torns de treball. Paral·lelament, s'hauria d'habilitar aparcament per bicis privades. En ambdós casos serviria per fer la última o primera milla del trajecte a la feina o de tornada a casa amb bicicleta. Per donar un valor afegit es podria col·locar un petit taller d'autoreparació i manteniment de bicicletes.

Evidentment, pels treballadors/es amb el centre de treball proper al *hub*, aquesta seria la última parada del seu recorregut cap a la feina (AMB, Barcelona Regional, TMB, etc.)

Perquè fos efectiu, les empreses s'haurien d'adaptar als horaris del servei dels busos, concentrant les entrades i sortides perquè coincidissin amb els horaris del bus.

Per aprofitar tot el potencial els treballadors externs i els estudiants en pràctiques també haurien de poder utilitzar els busos compartits.

A nivell de planificació, gestió i seguiment s'hauria de crear un comitè, en el qual cada empresa del projecte hi tindria un representant empresarial i sindical. Tots els canvis d'horaris i rutes haurien de ser aprovats en el si d'aquest comitè.

La posada en funcionament d'aquest projecte, permetria incorporar d'altres empreses que actualment no compten amb busos d'empresa, esdevenint el servei de bus del polígon Zona Franca i del Pratenc i com a tal, anomenar-se Bus-ZFP.

Cadascuna de les empreses participants es faria càrrec de les despeses del bus compartit segons el número de treballadors propis que l'utilitzés.

De la gestió del servei, en concret del control, organització i tarificació, a cadascuna de les empreses, se'n podria responsabilitzar alguna empresa de serveis de mobilitat sostenible i més concretament de gestió de flotes d'autobusos compartits, tals com les companyies *Skybus* o *Busup*, ambdues amb experiència en aquest àmbit.

S'hauria de crear una plataforma web i una *app* personalitzada per cadascuna de les empreses amb informació de la localització de les parades i els horaris de pas i per gestionar les reserves de places als busos. Al mateix, hauria d'informar de les incidències i poder rebre queixes i suggeriments, a més de ser un espai de comunicació dels treballadors amb les persones de referència de cadascuna de respectives empreses.

La posada en marxa d'aquest projecte podria ser una oportunitat per renovar la flota d'autobusos incorporant amb baixes emissions o híbrids i elèctrics.

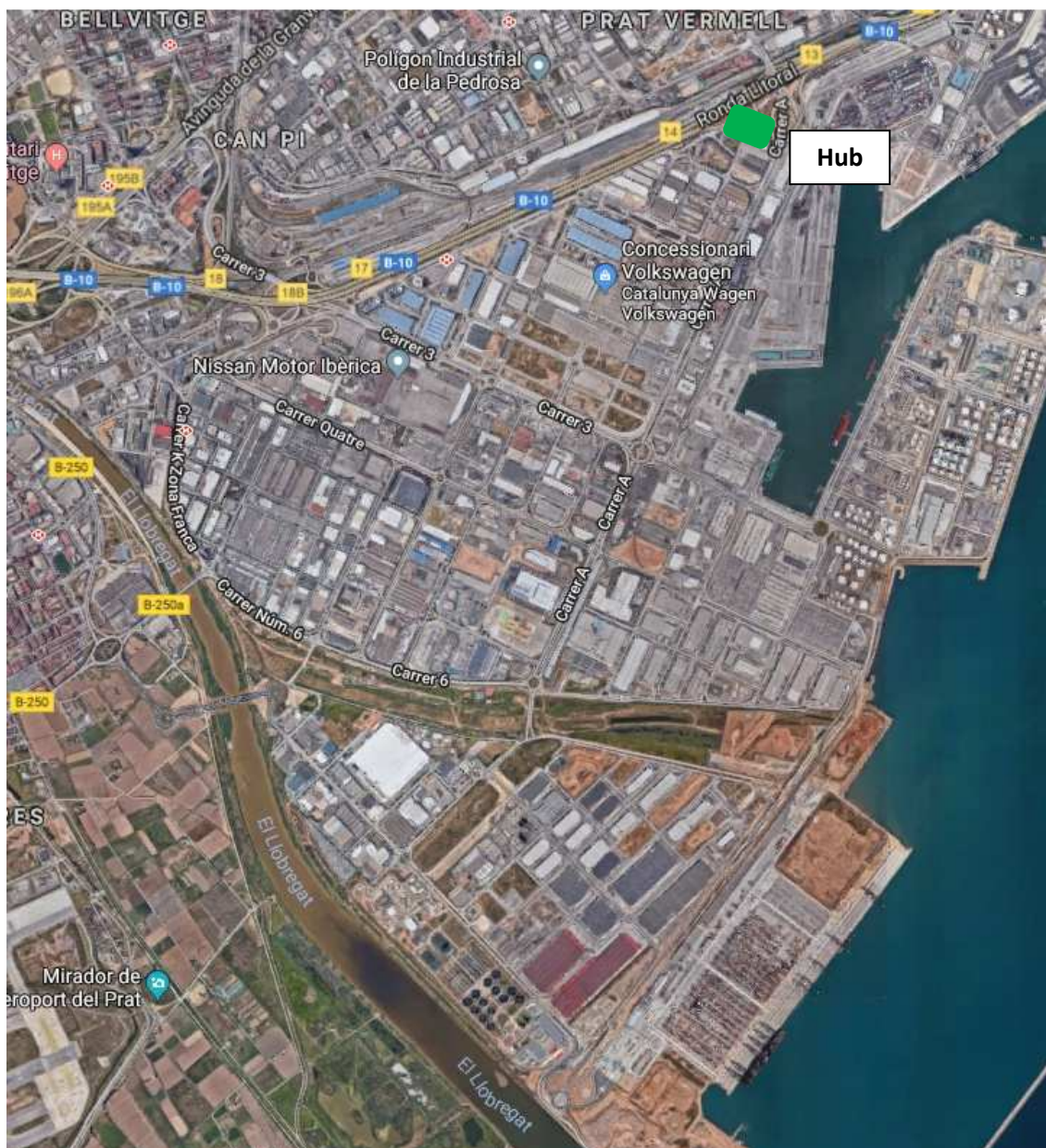
Per a publicitar el servei s'hauria de fer un campanya permanent en el si de empreses participants amb diferents formats; per exemple: intranet, plafons, cartelleria, etc. Així com, xerrades informatives i informació concreta per a les noves incorporacions.

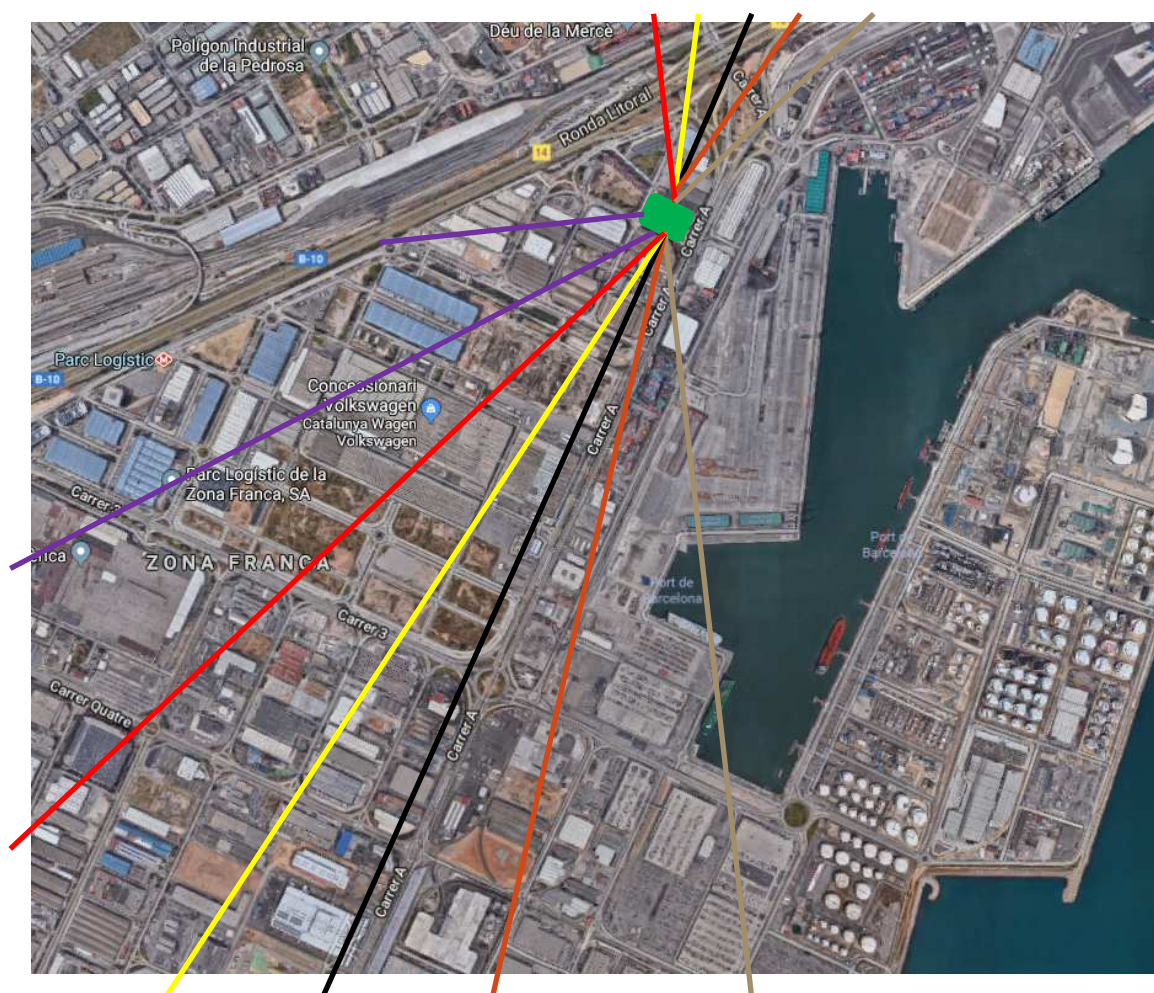
Les empreses tindrien beneficis directes atès que pagarien menys import pels busos d'empresa, al compartir les despeses. I, també, beneficis indirectes, al reduir l'espai necessari per aparcament i el seu cost associat, disminuir els accidents *in itinere*, ampliar la mà d'obra potencial i millorar la imatge corporativa de responsabilitat social i ambiental.

Tot i així, un projecte d'aquesta envergadura hauria de comptar amb la implicació de les administracions públiques (ATM, AMB i ajuntaments, principalment) tant pel que fa al suport tècnic com a l'econòmic, a més de fer d'intermediaris entre les empreses, mitjançant la intervenció del Gestor de mobilitat de la Zona industrial del Delta del

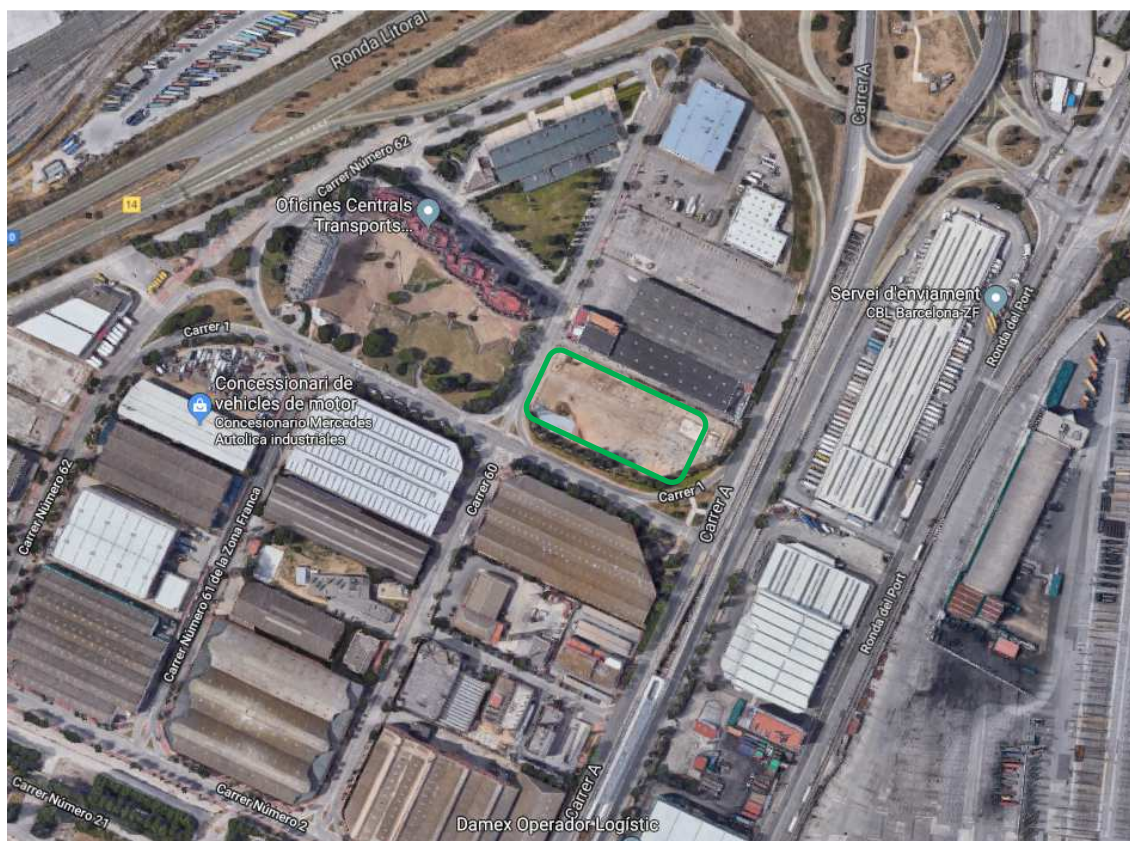
Llobregat. Amb una especial protagonisme del Consorci de la Zona Franca i l'Agrupació d'empresaris del polígon Pratenc. Al mateix temps els operadors de transport, tals com TMB i Tugsal, també haurien de participar en el projecte.

Proposta d'hub o estació d'intercanvi d'autobusos d'empresa dels polígons Zona Franca i Pratenc





Proposta de localització de l'estació d'intercanvi





**Estació d'intercanvi i localització de la futura parada de metro de la L10 i
d'algunes de les parades properes d'autobusos públics regulars**



6. ANNEX

- **Actes de les trobades amb delegats sindicals d'empreses**

Resum 1^a trobada amb representants dels treballadors/ores

26 d'octubre de 2017

Sala de la secció sindical de CCOO a AMB

Carrer Número 62, 16-18, Barcelona

Assisteixen:

AMB

- Pere Grifell
- Eduard Gómez

Barcelona Regional (BR)

- Joan Llinàs
- Nuno Margallo

TMB (metro)

- Marc Pous

CCOO de Catalunya

- José Manuel Jurado

ISTAS/CCOO

- Albert Vilallonga

Albert Vilallonga i Jose Manuel Jurado realitzen una presentació del projecte que s'està desenvolupant des de CCOO, amb el suport tècnic d'ISTAS.

Es traslladen exemples de les accions que el sindicat ha fet per defensar, posar en valor i impulsar el servei de transport col·lectiu amb autobusos d'empresa. S'hi indica que el projecte actual dona continuïtat a un altra de l'any 2016. L'objectiu ara és començar a definir una proposta per tal d'ampliar l'ús del servei de bus actual a altres col·lectius de treballadors/ores, i estudiar fórmules de millora de la seva qualitat.

Els delegats sindicals convocats introdueixen la seva situació en relació al servei de bus d'empresa, amb algunes consideracions en relació a la mobilitat:

AMB

- Compta amb tres línees de bus. Una d'elles inicia el recorregut on tenien l'antiga seu a plaça Lesseps de Barcelona (metro Lesseps L3 i parada bus 22, 27, 32, 87 i V17). Les altres dues, una surt de Rambla Guipúscoa (metro Sant Martí L2) i l'altra de Meridiana/ Fabra i Puig (parada bus 11,26,34, 36, 122 i H6). Les parades del recorregut en varis casos coincideixen amb parades d'autobús públic i de metro.
- Les tres línees són d'anada i tornada. Compten amb entre 10 i 16 parades i la duració del trajecte d'anada d'inici a final de trajecte és, aproximadament, d'uns 30 minuts
- Amb la nova fiscalitat (2014) la prestació del servei passa a considerar-se salari amb espècie, per la qual cosa cotitza a la seguretat social. L'import es calcula segons els salari dels treballadors/es mensualment de mitjà són al voltant de 10€.
- La Jornada habitual que es treballa és intensiva de 7,45 a 15,10H i l'arribada i sortida dels busos s'ajusten a aquests horaris.
- Compten amb una plantilla de 700 treballadors/es i uns 50 externs
- Tos els treballadors en plantilla i els externs tenen dret a l'ús del bus
- No hi ha control d'accés
- Per utilitzar-lo t'has de donar d'alta al servei
- Hi ha una comissió de seguiment dels servei de busos amb participació sindical
- La contractació del servei és per concurs i es tenen en compte criteris, sobretot, econòmics i de qualitat de la prestació
- El finançament dels busos surt del Fons social. Això genera tensions atès que treballadors que no utilitzen el bus voldrien que suprimís el servei i que s'donessin títols de transport públic a tot els treballadors sense renunciar a l'aparcament
- El percentatge d'ocupació del bus és del 35% i l'utilitzen diàriament uns 120/140n treballadors/es
- L'empresa compta amb aparcament suficient a les seves instal·lacions i al carrer
- L'empresa promou l'ús de la bici amb la cessió temporal de 10 bicis als treballadors/es perquè provin de desplaçar-se a la feina amb bici. Hi ha disponibilitat de dutxes i places d'aparcament a l'interior del centre de treball.

- L'empresa va promoure el cotxe compartit sense cap incentiu i no va funcionar

BR

- No tenen servei propi de bus
- Aa conseqüència de la proximitat dels centres de treball utilitzen el bus de l'AMB. Tot i no estar formalitzat el seu ús hi ha permissivitat.
- Quan els treballadors/es de l'AMB van començar a cotitzar a la SS per l'ús del bus, inicialment, no se'ls va deixar accedir. Actualment tornen ha accedir-hi
- Tenen interès a regularitzar l'accés
- L'horari normal és de 8 a 15h, excepte dimarts i dijous que es plega a les 18h, però hi ha molta flexibilitat horària
- Compten amb una plantilla de 70 treballadors/es
- L'utilitzen una vintena de treballadors/es diàriament
- Uns 20 treballadors/es van amb bici al feina (gairebé un 20% de la plantilla!!)
- No els paguen el títol de transport públic
- No compten amb aparcament propi prop al carrer hi ha oferta de places suficient

TMB

- L'any 1986, arrel d'un trasllat des del centre de Barcelona a la seu actual a Zona Franca l'empresa els ofereix un servei de bus
- L'utilitzen els treballadors "d'oficines" de TMB metro, bus i serveis turístics. Total uns 700 treballadors /es
- Els treballadors de TMB tenen títols de transport públic gratuïts
- Comptem amb 3 línies, d'anada i tornada. Són busos exprés sense gairebé parades entremig
- Una línia surt de Barceloneta – Drassanes. Una altra de l'estació de Sants, amb parada a pça. Espanya. I una d'Hospitalet a l'Av. Carrilet
- Les tres línies inicien el trajecte d'anada entre les 7,40 i 7,50h i els de tornada entre les 17,15 i 17,25h
- L'ús es ínfim i s'utilitza un minibus
- L'empresa els ha advertit que amb l'entrada en funcionament de la parada de la L10 al carrer A suprimiran els busos

Acords:

1. El 12 de desembre es realitzarà una jornada que forma part del projecte. És important la participació dels delegats/des que han aportat informació. En la mateixa es podrien presentar algunes de les conclusions dels treballs desenvolupats fins el moment.
2. A principis d'any es realitzarà una enquesta que es distribuirà entre tots els treballadors/es de les 3 empreses, per conèixer els principals hàbits de mobilitat i les seves valoracions personals sobre aspectes relacionats amb els seus desplaçaments a la feina amb l'objectiu d'elaborar propostes per promoure la mobilitat sostenible
3. Els delegats de BR i AMB treballaran una proposta conjunta per formalitzar l'ús dels busos d'AMB per part del treballadors/es de BR

Resum 2^a trobada amb representants dels treballadors/ores

2 de novembre de 2017

Sala de la secció sindical de CCOO EDreams

Passeig de la Zona Franca, Barcelona

Assisteixen:

eDreams

- Cassio Paz

SOREA, SA

- Ramón Aguilera

Aigües de Barcelona SA

- Antoni Caballero

CCOO de Catalunya

- José Manuel Jurado

ISTAS/CCOO

- Albert Vilallonga

Disculpa l'assistència: Pilar Domínguez, delegada sindical de l'Agència Tributaria de Catalunya, però igualment ens passa informació sobre els seus busos d'empresa.

Albert Vilallonga i Jose Manuel Jurado realitzen una presentació del projecte que s'està desenvolupant des de CCOO, amb el suport tècnic d'ISTAS.

Es traslladen exemples de les accions que el sindicat ha fet per defensar, posar en valor i impulsar el servei de transport col·lectiu amb autobusos d'empresa. S'hi indica que el projecte actual dona continuïtat a un altra de l'any 2016. L'objectiu ara és començar a definir una proposta per tal d'ampliar l'ús del servei de bus actual a altres col·lectius de treballadors/ores, i estudiar fórmules de millora de la seva qualitat.

Els delegats sindicals convocats introdueixen la seva situació en relació al servei de bus d'empresa, amb algunes consideracions en relació a la mobilitat:

AGSA

- El Grup Agbar compta amb un servei de bus llançadora per a totes les persones treballadores de les diferents empreses que el formen (en total, unes 650). L'accés està controlat.
- El servei d'autobús connecta l'estació de Rodalies de Sants amb el centre de treball de passeig de la Zona Franca, amb una parada intermèdia a plaça Espanya. Permet el trajecte d'aquest dos importants intercanviadors ferroviaris amb l'empresa amb freqüències de 20 minuts, entre les 7 i les 9.30 hores, amb un total de 7 serveis.
- A la tarda hi ha 12 serveis amb freqüències de 20 minuts a mitja hora de dilluns a dijous
- Els divendres
- El nivell d'ús es oscil·la entre un 12 i un 20% de la plantilla. A la 1a ruta l'ocupació és del 60%.
- Existeix un aparcament de bicicleta en la porta principal, sota cobert.
- Comptem amb aparcament de cotxes propi, hi ha un altre proper llogat per l'empresa. També, aparquen a un solar proper amb unes 150 places.
- El centre de treball es troba a prop d'una de les estacions de metro que està previst entrin en servei properament (L10). També hi circulen diversos autobusos de TMB (com l'H16, de la nova xarxa de bus).
- Un dia a la setmana fan teletreball.
- S'està estudiant un nou trasllat de la seu del Grup Agbar a mig termini.
- Amb l'arribada del metro i la possibilitat de trasllat poden posar en qüestió el servei actual de llançadores.

EDreams

- La plantilla està formada per unes 400 treballadors. D'aquests uns 60 van amb bici un 15% de la plantilla
- Han incorporant recentment la figura del ticket transport, a proposta de la secció sindical de CCOO.
- Han desenvolupat cursos de formació en matèria de mobilitat sostenible i, de manera específica, sobre ús i manteniment de bicicletes (amb la col·laboració de Biciclot).
- Comptem amb diversos aparcaments per a bicicleta a l'interior del centre de treball, que s'han ampliat recentment.

- Hi ha una important part de la plantilla que es desplaça amb bicicleta, aproximadament un 15%.
- S'ha detectat un increment del número d'usuaris/àries de serveis de motocicletes elèctriques compartides.
- Existeix una gran diversitat d'origen entre els treballadors/ores

Acords:

4. El 12 de desembre es realitzarà una jornada que forma part del projecte. És important la participació dels delegats/des que han aportat informació. En la mateixa es podrien presentar algunes de les conclusions dels treballs desenvolupats fins el moment.
5. Des de la representació dels treballadors s'explica que s'oposaran a la supressió del servei quan entri en funcionament l'estació de Foc Cisell de la L10 de metro
6. Per no allargar massa el temps de recorregut del servei de bus d'AGBAR i atesa l'oferta actual de busos regulars es descarta compartir-lo amb eDreams. Tanmateix, queda oberta la possibilitat de mancomunar el servei amb Agència Tributaria de Catalunya i altre empreses instal·lades al mateix complex d'oficines com l'empresa Airpham.

Resum 3^a trobada amb representants dels treballadors/ores

28 de novembre de 2017

Sala de reunions de Seat Componentes

Carrer 113 s/n polígon Pratenc, El Prat de Llobregat

Assisteixen:

Seat Componentes

- Jose Antonio Prada
- Iñaki García

Archroma

- Miquel Naya

GyD

- Cristina Marín
- Manolo Guerra
- Manuel Valverde

CCOO de Catalunya

- José Manuel Jurado

ISTAS/CCOO

- Albert Vilallonga

Albert Vilallonga i Jose Manuel Jurado realitzen una presentació del projecte que s'està desenvolupant des de CCOO, amb el suport tècnic d'ISTAS.

Es traslladen exemples de les accions que el sindicat ha fet per defensar, posar en valor i impulsar el servei de transport col·lectiu amb autobusos d'empresa. S'hi indica que el projecte actual dona continuïtat a un altra de l'any 2016. L'objectiu ara és començar a definir una proposta per tal d'ampliar l'ús del servei de bus actual a altres col·lectius de treballadors/ores, i estudiar fórmules de millora de la seva qualitat.

Els delegats sindicals convocats introdueixen la seva situació en relació al servei de bus d'empresa, amb algunes consideracions en relació a la mobilitat:

Seat Componentes

- L'empresa compta amb 1.000 treballadors en plantilla i 150 externs
- Té una flota de busos d'empresa, 4 línies d'accés al centre de treball: des de l'Hospitalet, Barcelona (pça. Urquinaona) i Barcelona (Estació de Sants) i delta sud del Llobregat i 3 línies de sortida: Hospitalet, Barcelona (pça Espanya) i delta sud del Llobregat.
- La línia del delta sud del Llobregat s'ha incorporat recentment a petició dels comitè: Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi.
- El comitè està negociant una nova línia a Santa Coloma de Gramanet
- Tenen un àmbit permanent de seguiment dels busos d'empresa
- Per qüestions de normativa fiscal paguen un 1€ mensual per l'ús
- CCOO ha elaborat una app per visualitzar a través del mòbil els itineraris i horaris de les diverses línies.

Archroma

- L'empresa compta amb 350 treballadors en plantilla i 50 externs
- Tenen 3 torns de treball i els busos cobreixen els 3, tant d'entrada com de sortida
- Tenen 3 línies venen i van al Prat, a l'Hospitalet i a Barcelona (pça. Espanya)
- Els treballadors de jornada partida tenen un servei de taxi a la demanda des de l'estació del Prat
- El autobusos tenen un ús molt baix al voltant del 10%

G&D

- Amb motiu del trasllat de l'empresa al polígon Pratenc. Es va sol·licitar per part del comitè un bus d'empresa especificant una ruta amb inici a Cornellà i passant per Hospitalet. La proposta especificava un pagament compartit empresa – treballadors. L'empresa no va acceptar la proposta
- Hi hagut un increment considerable de la plantilla i les previsions són de creixement. Quan es va fer el trasllat comptava amb poc més de 300 treballadors en plantilla, ara n'ocupa 600.
- Tenen molt interès en tenir un servei de bus propi o compartit
- Al no tenir suficients places d'aparcament dins el recinte de l'empresa s'aparcen per un sistema de rotació setmanal. Els que no poden aparcar dins l'empresa aparcen a un descampat proper.

- El cotxe compartit, té prioritat d'aparcament. També, compten amb endolls pels cotxes elèctrics.
- També tenen aparcament de bicicletes

Acords:

7. El 12 de desembre es realitzarà una jornada que forma part del projecte. És important la participació dels delegats/des que han aportat informació. En la mateixa es podrien presentar algunes de les conclusions dels treballs desenvolupats fins el moment.
8. Els delegats d'Archroma i G&D contemplen la possibilitat de compartir els serveis d'autobús. La primera, degut al seu baix ús, per mantenir-lo i al segona per tenir un servei de mobilitat d'aquest tipus. Un cop treballada una proposta conjunta passaran la proposta a les respectives empreses.
9. Atès que G&D supera els 500 treballadors necessaris per fer un Pla de desplaçaments d'empresa (PDE), tal com contempla el Pla de qualitat de l'aire. Prèvia trobada entre el departament de sostenibilitat de CCOO de Catalunya i els delegats de l'empresa, es demanarà a l'empresa que realitzi el PDE.

Resum 4^a trobada amb representants dels treballadors/ores

1 de desembre de 2017
Sala de reunions d'ISTAS/CCOO
Via Laietana, 16 Barcelona

Assisteixen:

Nissan

- Pedro Lozano Silos

Acciona

- Christian Cordero Sigüenza

CCOO de Catalunya

- José Manuel Jurado

ISTAS/CCOO

- Albert Vilallonga

Disculpa l'assistència: Ricardo Juan Estrich, delegat de Seat Zona Franca, però igualment ens passa informació sobre els seus busos d'empresa.

Albert Vilallonga i Jose Manuel Jurado realitzen una presentació del projecte que s'està desenvolupant des de CCOO, amb el suport tècnic d'ISTAS.

Es traslladen exemples de les accions que el sindicat ha fet per defensar, posar en valor i impulsar el servei de transport col·lectiu amb autobusos d'empresa. S'hi indica que el projecte actual dona continuïtat a un altra de l'any 2016. L'objectiu ara és començar a definir una proposta per tal d'ampliar l'ús del servei de bus actual a altres col·lectius de treballadors/ores, i estudiar fórmules de millora de la seva qualitat.

Els delegats sindicals convocats introdueixen la seva situació en relació al servei de bus d'empresa, amb algunes consideracions en relació a la mobilitat:

Nissan

- L'empresa compta amb 3.800 treballadors/es, les principals empreses de treballadors extens que presten servei al mateix centre de treball, són Acciona amb 600 treballadors/es i Calsonic amb 100 treballadors/es
- Tenen una flota extensa de busos d'empresa, 20 rutes amb orígens diversos de des del baix Llobregat, Vallès occidental i Barcelonès que cobreixen l'entrada i la sortida dels torns de matí i tarda i de la jornada partida
- Tenen una Comissió permanent de seguiment dels busos d'empresa amb participació sindical
- L'empresa va proposar a la Comissió una racionalització del servei arrel del poc ús del busos que comportava la supressió de rutes. La proposta sindical va ser estudiar les rutes una per una per fer propostes de millora. Després d'analitzar l'oferta, conjuntament amb l'empresa dels busos, i la demanda de mobilitat dels treballadors/es, a partir d'una enquesta es va establir una millora que comportava una actualització de les rutes i la incorporació d'una de nova.
- A finals de febre es posarà en marxa la remodelació del servei de transport
- Igualment, es va acordar iniciar una campanya conjunta, empresa i delegats, sindicals per augmentar el seu ús basada en la sensibilització i conscienciació i amb incentius materials
- Per qüestions d'un canvi en la normativa fiscal sobre el IRPF, a partir de 2016 els treballadors/es paguen un import simbòlic mensual
- Compten amb un extens aparcament gratuït, però a conseqüència de l'increment de plantilla resulta insuficient el que és una oportunitat per incrementar l'ús dels busos
- CCOO ha elaborat una *app* per visualitzar a través del mòbil els itineraris i horaris de les diverses línies.

Acciona

- L'empresa compta amb 660 treballadors/es treballant a la planta de Nissan a la Zona Franca,
- Des de fa poc hi ha un acord entre Acciona i Nissan perquè aquest últims puguin utilitzar els busos d'empresa.
- Uns 400 utilitzen els busos, gairebé el 70 %
- Els treballadors s'han de fer càrrec de l'import complet que Nissan cobra a Acciona, la qual cosa, representa pagar 43€ mensuals per cap. Com els passa

a la resta de treballadors/es d'empreses externes. Quant resulta que els salaris són inferiors que els que tenen els treballadors/es de Nissan.

- Els delegats sindicals estant negociant amb l'empresa perquè es faci càrrec de les despeses del bus, però per ara no se'n surten
- En canvi tenen l'accés gratuït a l'aparcament

Acords:

- 10.** El 12 de desembre es realitzarà una jornada que forma part del projecte. És important la participació dels delegats/des que han aportat informació. En la mateixa es podrien presentar algunes de les conclusions dels treballs desenvolupats fins el moment.
- 11.** Si bé la negociació col·lectiva és interna en cada empresa, els delegats d'ambdues empreses treballaran conjuntament per aconseguir que els treballadors d'Acciona no hagin de pagar per pujar als busos.
- 12.** La possibilitat de compartir els busos amb altres empreses de l'entorn no es descarta, però primer volen consolidar la nova organització dels rutes que properament es durà a terme

Amb la col·laboració de:

