

La movilidad al trabajo + sostenible

35 experiencias y
buenas prácticas



Introducción

La sociedad demanda cada vez más un cambio del modelo de movilidad, requiriendo alternativas al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales, el ir y venir del lugar de trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos, y que es en este tipo de viajes cuando más se utiliza el coche, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser promover la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos para acudir al trabajo.

Para conseguir este objetivo es necesario contar con herramientas que ilustren y faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la idoneidad de editar esta Guía de buenas prácticas, en la cual se incluyen experiencias reales y exitosas que han cambiado la manera cotidiana de desplazamientos al trabajo de miles y miles de trabajadores y trabajadoras de nuestro país.

Sin duda esta tarea de promover el cambio modal debe ser impulsado por aquellos que tenemos la responsabilidad de representar y en consecuencia de defender los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras, lo cual incluye sin duda, el derecho a la accesibilidad de manera sostenible y segura. Una guía que pretende ser una exposición de buenas prácticas, en las cuales el papel del sindicato ha sido clave para que éstas avancen en el buen camino. Iniciativas que debemos divulgar y dar a conocer entre todo el colectivo de trabajadores y trabajadoras, los que, en definitiva, serán los verdaderos protagonistas del cambio de modelo.

Para concluir, se trata de presentar experiencias que puedan servir de ejemplo de cómo intervenir, a través de la acción sindical, dentro de las empresas y en el entorno donde éstas se localizan (polígono industrial, parque de actividades, etc.) para alcanzar la meta que nos hemos propuesto de romper con la hegemonía del coche para llegar al puesto de trabajo. En definitiva provocar la irrupción de un nuevo modelo de movilidad donde los modos social, ambiental y económicamente sostenibles se impongan y los trabajadores y trabajadoras sean agentes activos necesarios para impulsar este cambio que tantos beneficios les va a reportar.

Fernando Rodrigo

Coordinador de la Secretaría Confederal de Salud Laboral
y Medio Ambiente de CCOO

Autores

Manel Ferri y Albert Vilallonga (Centro de referencia en movilidad de ISTAS / CCOO), Antoni París -Comunicación Socioambiental.

Agradecemos las aportaciones y el asesoramiento de:

Carlos Martínez Camarero (Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral CCOO); Daniel Gutiérrez (Responsable de movilidad de la Unión Comarcal de CCOO del Baix Llobregat); Josep M. Baiget (Responsable de movilidad de la Unión de las comarcas de Lleida); Enrique Rodríguez (Responsable de movilidad de la Unión comarcal de CCOO del Vallès Occidental); Luis Cuenca (Técnico de movilidad de la Unión Sindical de CCOO de Madrid); Joanes Maiza (Delegado de prevención CCOO-CAF Beasain); Juan Jesús Bermúdez (Departamento de Medio Ambiente CCOO Canarias); Ángel Cebollada (Secretario de movilidad Sección Sindical CCOO UAB); Eva Miguel Cuñado (Secretaría de Medio Ambiente de CCOO de Castilla y León); José Luis Cía (Área de Medio Ambiente de CCOO de Navarra); Toni Montesinos y Luis Enrique Marquina (Secretaría de Salud Laboral y Medio ambiente de CCOO del País Valenciano); Miquel de Toro (Departamento de Movilidad de CCOO de Catalunya.)

Diseño gráfico

Domènec Òrrit

Edita

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)

Imprime: Paralelo Ediciones

Depósito legal:

ISBN:

1ª Edición, Barcelona, noviembre de 2008

Impreso en papel reciclado

Esta publicación se realiza en el marco del Convenio de Colaboración suscrito con el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, al amparo de la Resolución de Encomienda de Gestión de 7 de abril de 2008, de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, para el desarrollo de actividades de prevención.

Contenidos

- 1. Actuaciones en empresas 4

- 2. Actuaciones en centros de actividad laboral 16
 - Mejora de los servicios de transporte público colectivo 16
 - Elaboración de planes de movilidad sostenible 22
 - Acuerdos y pactos de concertación 34

- 3. Ejemplos internacionales 40

1. Actuaciones en empresas

- Implantación del coche compartido (Denso - Sant Fruitós de Bages, Barcelona)
- Reconversión del servicio de transporte de empresa (Ibercarretilas - El Prat de Llobregat, Barcelona)
- Incorporación de la movilidad de los trabajadores/as en el convenio colectivo (Sony - Viladecavalls, Barcelona)
- Creación de la figura del gestor de movilidad y elaboración de una encuesta de movilidad (Hospital Arnau de Vilanova - Lleida)
- Mejora de la flexibilidad horaria de los trabajadores/as y entrega de títulos de transporte (Nissin - La Granada del Penedès, Barcelona)
- Concesión de ayudas económicas para el uso del transporte público colectivo (Ministerio de Medio Ambiente - Madrid)
- Elaboración de un Plan de empresa de movilidad sostenible (Vodafone - Alcobendas, Madrid)
- Fomento de la movilidad en transporte público colectivo (Ministerio de Educación - Madrid)
- Realización de una encuesta de movilidad y planteamiento de propuestas de mejora (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA - Guipúzcoa)
- Implantación de mejoras de la accesibilidad de los trabajadores/as (Telefónica - Ciudad de las telecomunicaciones, Madrid)



Implantación del coche compartido

Empresa:	Denso
Ubicación:	Polígono industrial Pla de Santa Anna Sant Fruitós de Bages - Barcelona
Sector:	Componentes del automóvil
Trabajadores/as:	~ 800
Inicio actuación:	2005
Agentes implicados:	Empresa, CCOO

Resumen de la actuación

- Con el objetivo de reducir progresivamente el número de coches privados que acceden diariamente a la planta, la empresa Denso, conjuntamente con el comité de empresa, ha acordado reservar las **plazas de aparcamiento** más próximas a la entrada al centro de trabajo para los **vehículos utilizados de forma compartida** (parking verde). Para poder hacer uso de estas plazas, el coche debe estar ocupado como mínimo por dos personas que no residan en el mismo domicilio.
- Semestralmente, la empresa otorga además unos premios de 50€ en **vales de gasolina** a las personas que tienen más tickets verdes acumulados.
- El proyecto se puso en marcha inicialmente con 15 plazas, número que se ha ido incrementando gracias a la aceptación que ha tenido la medida entre los empleados/as.

Contacto

Sílvia Gabarrós

Delegada de CCOO
Comité de empresa de Denso
sgabarros@ccoo.cat

Josep Fuentes

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

Reconversión del servicio de transporte de empresa

Empresa:	Ibercarretillas
Ubicación:	Polígono industrial Pratenc El Prat de Llobregat, Barcelona
Sector:	Carretillas elevadoras
Trabajadores/as:	~ 90
Inicio actuación:	2006
Agentes implicados:	Empresa, operador de transporte, Entidad Metropolitana del Transporte, CCOO

Resumen de la actuación

- La empresa Ibercarretillas ha reconvertido su servicio de transporte en títulos de transporte. Esta actuación fue impulsada tras la creación de la línea regular PR4, que inicia su recorrido en la estación de Renfe Cercanías (líneas C2 y C10) y une el casco urbano del Prat de Llobregat con Mercabarna, el Polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas.
- Los horarios de los autobuses están coordinados con los de los trenes de cercanías con el fin de **facilitar la intermodalidad** y ofrecer un servicio cómodo y rápido a los usuarios, adaptado a los horarios habituales de trabajo.
- El trasbordo entre el bus y el tren, y también entre otras líneas de bus, **es gratuito si se utilizan los títulos de tarifa integrada**. Los trabajadores/as que utilizan este transporte público reciben un título personalizado (T-Mensual, zona 3), con cargo a los beneficios sociales.
- En caso de que la línea PR4 fuera suprimida, o bien los trabajadores/es de la empresa lo prefirieran, se volvería a **instaurar el servicio de transporte de empresa** en las mismas condiciones.
- La reconversión del servicio de transporte de empresa ha permitido crear también un **fondo económico** con un importe anual igual al coste de dicho servicio, dinero que destina a beneficios sociales y formación a partes iguales.

Contacto

Daniel Valero

Delegado de CCOO
Comité de empresa de Ibercarretillas
dvalero@om-pimespo.es

Daniel Gutiérrez

Responsable de movilidad
Unión Comarcal de CCOO
del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Incorporación de la movilidad de los trabajadores/as en el convenio colectivo

Empresa:	Sony
Ubicación:	Polígono industrial Can Mitjans Viladecavalls, Barcelona
Sector:	Electrónica
Trabajadores/as:	~ 2.500
Inicio actuación:	2005
Agentes implicados:	Empresa, Comisiones Obreras

Resumen de la actuación

- A través de la negociación colectiva entre empresa y sindicatos, CCOO, fuerza mayoritaria en el comité, pretende incorporar una **cláusula de movilidad** destinada a implantar un conjunto de medidas en beneficio de una movilidad más sostenible, tanto en el ámbito de la empresa como en el conjunto del polígono industrial. Se plantearon **dos tipos de acciones**.
- Las **internas**: apoyo al coche compartido; mejor aprovechamiento de los servicios y recursos disponibles; designación del gestor de movilidad de la fábrica; y ajuste de los horarios de la fábrica.
- Las **externas**: negociación con los operadores de transporte de autobuses para habilitar de enlaces desde y hacia el municipio de Terrassa -coordinadas con los turnos de la fábrica-; mejora de la conectividad entre las diferentes líneas de bus, los horarios de Renfe y FGC y el bus de enlace; y optimización de la frecuencia a la estación de Renfe de Viladecavalls; elaboración de un plan de movilidad en el polígono; creación de una Mesa de movilidad; además de garantizar una accesibilidad a pie cómoda y segura desde la estación a la factoría.
- El Plan de movilidad ha sido aprobado en el año 2008, tras la constitución de la Mesa.

Contacto

Enrique Rodríguez

Responsable de movilidad
Unión Comarcal de CCOO
del Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Antonio Silva

Delegado de CCOO
Comité de empresa de Sony
antonichi@gmail.com

Creación de la figura del gestor de movilidad y elaboración de una encuesta de movilidad

Empresa:	Hospital Arnau de Vilanova
Ubicación:	Lleida
Sector:	Sanitario
Trabajadores/as:	> 1.850 (+ 3.000 pacientes diarios)
Inicio actuación:	2007
Agentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumen de la actuación

- A propuesta de CCOO, y con el apoyo de la mayoría de sindicatos que conforman la Junta de Personal del Hospital Arnau de Vilanova y la dirección del centro, se acordó en el año 2007 elaborar y aplicar un **Plan de movilidad sostenible en el equipamiento hospitalario**.
- A raíz de ello se ha creado la figura del **Gestor/a de movilidad** para que actúe como mediador entre las partes implicadas: trabajadores/as, empresa y operadores de transporte público.
- El Gestor también realiza actividades de divulgación, asesoramiento y planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de movilidad, del sistema de coche compartido, etc.
- Se ha elaborado asimismo una **encuesta de movilidad** entre los trabajadores/as, cuyas conclusiones reflejan la necesidad de contar con un servicio de transporte público colectivo de calidad.
- Las **propuestas planteadas** y en las que se está trabajando son: mejorar la seguridad de los itinerarios a pie y en bicicleta, coordinar el servicio de transporte público con los turnos de trabajo, fomentar el coche compartido, gestionar las plazas de aparcamiento y crear plazas disuasorias y, en general, impulsar un cambio de hábitos de movilidad.
- Asimismo, CCOO ha propuesto que, una vez mejorada la oferta de transporte público, los ingresos obtenidos con la ampliación del aparcamiento se utilicen para financiar las medidas alternativas al vehículo privado.

Contacto

Enric Martí

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

Josep Maria Baiget

Responsable de movilidad
Unión Intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida
baiget@ccoo.cat

Mejora de la flexibilidad horaria de los trabajadores/as y entrega de títulos de transporte

Empresa:	Nissin
Ubicación:	La Granada del Penedès, Barcelona
Sector:	Logística
Trabajadores/as:	> 30
Inicio actuación:	2004
Agentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumen de la actuación

- A raíz del traslado de las instalaciones de la empresa al municipio de La Granada del Penedès, y tras el fracaso de la negociación con los representantes de los trabajadores/as, el Tribunal Laboral de Cataluña llevó a cabo un acto de conciliación.
- El acuerdo determinaba que, para compensar el cambio de puesto de trabajo, debían adoptarse medidas de flexibilidad horaria y entrega de títulos de transporte público colectivo. En concreto, resolvía que debía reducirse en una hora diaria la jornada de trabajo efectivo establecida en el Convenio colectivo de transporte de mercancías y logística de la provincia de Barcelona.
- Además, la empresa se comprometió a facilitar mensualmente un abono de transporte público integrado de 4 zonas a cada uno de los trabajadores/as trasladados que lo solicitaran. Los que ya percibían algún tipo de compensación debían optar entre las que recibían antes del traslado o las recogidas en el acto de conciliación del Tribunal. También se determinó que los trabajadores que optaran por extinguir su contrato de trabajo debían recibir una indemnización.

Contacto

Michael Mathews

Delegado de CCOO
Comité de empresa de Nissin
michaelmathewsclaro@gmail.com

Ildelfons Baig

Responsable de movilidad
Unión Intercomarcal de CCOO
de l'Alt Penedès-Garraf
ibaig@ccoo.cat

Concesión de ayudas económicas para el uso del transporte público colectivo

Empresa:	Ministerio de Medio Ambiente
Ubicación:	Madrid
Sector:	Administración
Trabajadores/as:	~ 1.300
Inicio actuación:	2007
Agentes implicados:	Empresa, comité de empresa, sindicatos

Resumen de la actuación

- El Ministerio de Medio Ambiente otorga a sus trabajadores y trabajadoras **ayudas económicas para que utilicen el transporte público colectivo** en sus desplazamientos cotidianos al trabajo, siempre que esta opción sea viable.
- Se ofrecen **abonos anuales y mensuales de transporte** a los que lo soliciten y cumplan unos determinados requisitos. En el caso de las personas con movilidad reducida las ayudas son para compensar la utilización del vehículo privado o para acceder a un servicio taxi dentro de su municipio de residencia, aunque haya alternativas de transporte público colectivo regular.
- En el caso de los abonos anuales y mensuales, se financia hasta el 60% de su coste y para un periodo que llega hasta los 11 meses. La compensación por el abandono del uso del automóvil se determina en función de la distancia entre el puesto de trabajo y el casco urbano.
- En el año 2007, el Ministerio convocó ayudas que consisten en conceder una **subvención del 100% del coste del título de transporte público** para el año 2007 (mensual o anual), cuyo objetivo es beneficiar a todos los trabajadores/as públicos destinados a los Servicios Centrales del Ministerio que tengan una tarjeta personalizada para el uso del aparcamiento del centro de trabajo y que renunciaran a ella.
- La iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente se encuentra en la misma línea que otras parecidas llevadas a término por otros organismos públicos.

Contacto

Teresa Alonso

Secretaría de Medio Ambiente
talonso@fsap.ccoo.es

Elaboración de un Plan de empresa de movilidad sostenible

Empresa:	Vodafone
Ubicación:	Polígono Industrial La Moraleja Alcobendas - Madrid
Sector:	Telecomunicaciones
Trabajadores/as:	~ 1.300
Inicio actuación:	2001
Agentes implicados:	Dirección y trabajadores, CCOO, Ayuntamiento de Alcobendas, Cercanías Renfe, Consorcio Regional de Transportes, IDAE, Alsa-Enatcar

Resumen de la actuación

- Dado que el acceso al polígono industrial en automóvil por la autovía N1 está habitualmente congestionado, y que el servicio de autobús interurbano desde la capital se ve afectado por el tráfico, la sección sindical de CCOO propone en el año 2001 a la dirección de la empresa elaborar un **plan experimental de mejora de la movilidad de los trabajadores/as**.
- Las **propuestas del Plan** son las siguientes: crear la figura del coordinador de transporte; dar información detallada mediante el correo electrónico, intranet, charlas, folletos, etc.; introducir la flexibilidad horaria para conseguir una distribución más homogénea de los desplazamientos a lo largo del día; y gestionar el aparcamiento para favorecer el coche compartido.
- **Otras propuestas** son valorar la introducción de incentivos en favor del transporte público colectivo y la movilidad a pie y en bicicleta; crear un servicio de gestión del coche compartido mediante un programa de vuelta a casa garantizada; y ofrecer furgonetas de empresa para grupos de trabajadores/as.
- En una primera fase se implanta un **autobús lanzadera gratuito** para los trabajadores que conecta con el transporte ferroviario desde las estaciones de metro y Renfe.
- El servicio tiene actualmente unos 750 usuarios diarios, y cuenta con un lector electrónico de **tarjetas de identificación de los trabajadores** para conocer el grado de utilización. El Consorcio del Transporte facilita también información a los trabajadores/as sobre el modo más eficiente de ir al trabajo.
- En una segunda fase se estudia la **aplicación del sistema de coche compartido** al mayor número de trabajadores que se puedan adaptar a esta modalidad.

Contacto

Alfonso Moreno

Responsable sección sindical CCOO
alfonso.moreno@vodafone.com

Luis Cuenca

Técnico de movilidad
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Fomento de la movilidad en transporte público colectivo

Empresa:	Ministerio de Educación
Ubicación:	Madrid
Sector:	Administración
Trabajadores/as:	~ 800
Inicio actuación:	2007
Agentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumen de la actuación

- En julio de 2007, las distintas dependencias del Ministerio de Educación en Madrid capital se trasladan a un edificio central situado en el área de actividad económica de la Avda. América.
- Para planificar y realizar las labores de seguimiento de la movilidad de los trabajadores/as, en una primera etapa se crea la figura del **gestor de movilidad**, consensuada con los distintos sindicatos representados.
- Entre las actuaciones que se llevan a cabo destaca la **gestión de las plazas de aparcamiento**, asignándolas a personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, usuarios/as de coche compartido (mínimo 3 ocupantes) y trabajadores/as que justifiquen que no disponen de transporte público colectivo en su lugar de residencia. En cuanto al resto de plazas, se propone implantar una **fórmula de pago simbólica y finalista** que tenga como destino el fondo de Acción Social para abonar el transporte público de los trabajadores.
- Se acuerda crear **servicios de transporte discrecional**, pagados por la propia Administración, que adapten sus rutas a los lugares de residencia de los trabajadores/as, en el caso de aquellos que viven en localidades alejadas de Madrid.
- Se propone también implantar **lanzaderas para conectar los intercambiadores de transporte público colectivo** en superficie sin paradas intermedias para acortar el tiempo de los desplazamientos.
- Finalmente, se promueve la **utilización del coche compartido** mediante una aplicación que permita emparejar a aquellos trabajadores/as con domicilios cercanos. Para cerrar el compromiso se acuerda firmar un contrato de acuerdo entre los que compartan coche. El Ministerio ha de garantizar la plaza de estacionamiento gratuita a aquéllos/as que se incluyan en este programa.
- Asimismo, la Entidad Metropolitana del Transporte introduce una modificación en el itinerario de la línea 122 para atender la nueva sede del Ministerio.

Contacto

Antonio Guisado

Responsable sección sindical CCOO
aguisado@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Técnico de movilidad
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Realización de una encuesta de movilidad y planteamiento de propuestas de mejora

Empresa:	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF)
Ubicación:	Guipúzcoa
Sector:	Equipos y componentes para ferrocarriles
Trabajadores/as:	2.100 (+ 200 externos)
Inicio actuación:	2008
Agentes implicados:	Comité de empresa

Resumen de la actuación

- La diversidad de lugares de procedencia de los trabajadores de CAF, así como los diferentes modos de transporte utilizados y los distintos horarios de trabajo, hacen de la movilidad cotidiana un problema complejo.
- Por este motivo, CCOO impulsa la creación de la Comisión de Movilidad y Transporte del Comité de Empresa, que realiza una **encuesta entre los trabajadores/as** para detectar sus opiniones y demandas de mejora.
- Los **usuarios de la bicicleta** proponen la unión de los municipios Beasain, Lazkao y Ordizia, así como de las paradas de RENFE, mediante itinerarios seguros (bidegorris). Se demandan también aparcamientos vigilados cercanos a los vestuarios, y el fomento de este medio de transporte entre los trabajadores/as (campañas de concienciación, ayudas al mantenimiento de la bici, costeo de las bicis robadas...).
- Los usuarios del **servicio de autobús** piden recuperar el de Beasain-Ordizia-Lazkao y estudiar su ampliación al resto de pueblos del Goierri. La manera de costearlo sería a partir de la sustitución de los pluses distancia por el uso de tarjetas.
- Por otra parte, se demanda la **creación de un apeadero de tren en la fábrica**, ya que la lejanía de las paradas de RENFE reduce su utilización, y una **mayor flexibilidad horaria** para aquellos usuarios que puedan utilizar este servicio.
- Se propone, por un lado, potenciar el uso del coche compartido, y por el otro, se penalice el del "coche solo", siempre y cuando se ofrezcan otras alternativas al vehículo privado.
- En cuanto a la **movilidad a pie**, se demandan mejoras en los itinerarios que dan acceso a la fábrica y en las calles interiores, además de incentivos para fomentar este tipo de desplazamientos.

Contacto

Joanes Maiza

Delegado de prevención

CCOO-CAF Beasain

ccoo@caf.es

Implantación de mejoras de la accesibilidad de los trabajadores/as

Empresa:	Telefónica, SA
Ubicación:	Ciudad de las Telecomunicaciones - Madrid
Sector:	Telefonía
Trabajadores/as:	~ 13.600
Inicio actuación:	2005
Agentes implicados:	Sindicatos, empresa

Resumen de la actuación

- La Ciudad de las Telecomunicaciones es un complejo empresarial formado por 12 edificios en el que se han reubicado las empresas de Telefónica, tras un traslado que se inició en 2005.
- El complejo está situado en la confluencia de la M-40 con la N-I, en el límite norte de Madrid con Alcobendas, una zona muy congestionada, especialmente en horas punta, con un **servicio de transporte público colectivo deficiente**.
- Durante el traslado de los diferentes centros de trabajo, la empresa ha tenido en cuenta las **sugerencias planteadas por CCOO**, cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad, potenciar el transporte público colectivo, fomentar el uso racional del vehículo privado e introducir nuevos criterios de gestión de las plazas de aparcamiento.
- Las **medidas acordadas** se han implantado en distintas fases: introducción de enlaces de transporte colectivo de empresa desde el metro y Cercanías Renfe; habilitación de túneles para el transporte público bajo la playa de las vías del tren; gestión de los puestos de aparcamiento subterráneo (4.500 plazas) para personas con movilidad reducida y con hijos en la escuela infantil de la empresa; creación de zonas cubiertas para bicicletas y de fácil acceso; creación de plazas para coche compartido; e incorporación de los títulos de transporte a la negociación colectiva.
- Actualmente, el complejo empresarial está servido por **MetroNorte** (estación de Ronda de la Comunicación) y **dos líneas de autobús urbano** de la Entidad Metropolitana del Transporte de Madrid: la 172, que conecta con la estación de metro Mar de Cristal, y la línea de servicio especial, que conecta con la estación de cercanías de Fuencarral y realiza funciones de lanzadera.

Contacto

José Carlos Mozas Pajares

Responsable sección sindical CCOO
josecarlos.mozaspajares@telefonica.es
teleco.madrid@fct.ccoo.es

Luis Cuenca

Técnico de movilidad
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es



2. Actuaciones en centros de actividad laboral

Mejora de los servicios de transporte público colectivo

- Polígonos de Lleida (Lleida)
- Polígono de Can Sant Joan (Sant Cugat del Vallès, Barcelona)
- Polígono Pratenc (El Prat de Llobregat, Barcelona)
- Polígonos industriales de Getafe (Madrid)
- Cabildo de Tenerife (Islas Canarias)



Centro de actividad:	Polígonos de Lleida
Ubicación:	Lleida
Inicio actuación:	2005
Trabajadores:	~ 4.000
Agentes implicados:	Ayuntamiento de Lleida, Generalitat de Catalunya, CCOO, asociaciones de empresarios, Autoridad de movilidad

Resumen de la actuación

- Los polígonos del este de Lleida, formados por 240 empresas, han tenido desde su implantación **dificultades de acceso en transporte público colectivo**. Actualmente, un 75% de los trabajadores/as se desplazan en coche (un 10% en vehículo compartido).
- Para reducir progresivamente la dependencia de este medio de transporte, en el año 2005 se impulsó la implantación de un servicio de autobús de enlace para unir estos centros de actividad con los barrios centrales de la ciudad.
- Inicialmente, el servicio empezaba a las seis de la mañana, con una frecuencia de entre tres cuartos y una hora. Tras un estudio llevado a cabo por CCOO, basado en los resultados de las **encuestas realizadas a los trabajadores/as** de los primeros turnos de trabajo, se ha adelantado el inicio del servicio a las cinco de la mañana.
- El número de usuarios del servicio supera actualmente los 5.000 diarios. Los sindicatos han propuesto a los empresarios que suministren títulos de transporte gratuitos a los trabajadores.
- En el marco del **proyecto Gesmopoli** (ver página 36) se ha elaborado el **Plan de movilidad del polígono El Segre** (el principal por donde transcurre la línea de autobús), que propone la implantación del servicio de bus en sentido contrario al único que actualmente circula. También hace hincapié en la mejora de la accesibilidad y de la calidad de las paradas, así como de la información sobre horarios y recorrido del bus.
- Este **servicio de autobús está integrado tarifariamente** desde el 2008 dentro de la red de transporte público colectivo de Lleida y su área metropolitana.
- Por otra parte, el Ayuntamiento de Lleida y CCOO y UGT han consensuado el **Pacto Social por la Ciudadanía** (ver página 37), un instrumento que, entre otros aspectos, contempla diversas propuestas en favor de la movilidad de los trabajadores/as. Entre estas medidas está la de mejorar la red de transporte público colectivo y los servicios asociados.

Contacto

Josep Maria Baiget

Responsable de movilidad
Unión intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida / baiget@cco.cat

Jordi Cabal

Gestor de movilidad del polígono
El Segre / elsegre@gesmopoli.net

Centro de actividad:	Polígono Can Sant Joan
Ubicación:	Sant Cugat del Vallès. Barcelona
Inicio actuación:	1998
Trabajadores:	~ 9.000
Agentes implicados:	Comités de empresa, CCOO, empresa, operador de transporte (FGC)

Resumen de la actuación

- En el año 1998, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) puso en funcionamiento un **servicio discrecional de autobús** entre el apeadero de Sant Joan y el polígono industrial Can Sant Joan de Rubí.
- El itinerario que se fijó inicialmente tenía un recorrido aproximado de 8 km y fijaba dos tipos de servicio: completo (8 km) y expreso (5 km). La administración de FGC ha ido ampliando anualmente **su recorrido**.
- El autobús da servicio entre las 6.40 y las 21.30 horas, de forma ininterrumpida. Los horarios establecidos permiten **coordinar el servicio de autobús con el de tren**.
- El número de viajeros oscila en torno a los 1.900 diarios, con una demanda que no ha dejado de crecer.
- En el año 2005, las secciones sindicales y los comités de empresa de CCOO de distintas empresas constituyeron una **coordinadora de trabajadores/as para buscar soluciones conjuntas**. Llevaron a cabo una encuesta para analizar los hábitos de movilidad y detectar las dificultades para acceder en transporte público, bicicleta y a pie.
- A raíz de este estudio se realizaron diferentes propuestas de planificación y gestión, se constituyó la **Mesa de movi-**

lidad y se elaboró un **Plan de Movilidad**, que fue aprobado en el 2007 con un paquete de medidas en el que actualmente se está trabajando.

- Después de una cierta ralentización del proceso, desde CCOO se ha continuado reivindicando la puesta en marcha de las medidas de dicho Plan. El resultado ha sido, de momento, la elección del gestor de movilidad y elaboración por parte de la Autoridad del Transporte Metropolitano de un convenio de adhesión al Plan de las empresas para que se hagan cargo de la financiación de las actuaciones previstas.

Contacto

Enrique Rodríguez

Responsable de movilidad
Unión comarcal de CCOO
del Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Albert Pérez Ratera

Delegado de CCOO
Comité de empresa de EDS
albert.perez@eds.com

Jordi Abellan

Delegado de CCOO
Comité de empresa
de Banc de Sabadell
abellanjor@bancsabadell.com

Centro de actividad:	Polígono Pratenc
Ubicación:	El Prat de Llobregat
Inicio actuación:	2006
Trabajadores/as:	~ 4.000
Agentes implicados:	Comités de empresa, sindicatos, empresa, Generalitat de Catalunya, Operador de transporte (EMT)

Resumen de la actuación

- Un estudio sobre el **acceso a los centros de trabajo de la comarca del Baix Llobregat en transporte colectivo**, elaborado en el año 2001 por CCOO de esta comarca propuso por primera vez poner en funcionamiento una **línea de autobuses** de enlace que conectara la estación de Renfe con el municipio y el polígono industrial.
- A raíz de esta iniciativa, se creó una **coordinadora de trabajadores del polígono** y se inició un proceso de negociación con los agentes implicados. Se crearon **dos comisiones de trabajo**: una de carácter institucional, encargada de realizar las gestiones con todos los organismos implicados, y una de información y comunicación a la opinión pública.
- Entre los años 2002 y 2006, ambas comisiones mantuvieron reuniones con organismos e instituciones con responsabilidad en materia de la movilidad del polígono. La Coordinadora de trabajadores fue la precursora de la **Mesa de Movilidad**, que se creó en el año 2006.
- El **servicio de autobús de enlace** implantado (PR4) inicia su recorrido en la estación de Renfe Cercanías (Líneas C2 y C10), y une el casco urbano del Prat de Llobregat con Mercabarna, el

Polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas I y II.

- Los **horarios** están coordinados con los de los trenes de cercanías con el fin de facilitar la intermodalidad. El **trasbordo entre el bus y el tren**, y también entre otras líneas de bus, es gratuito si se utilizan los títulos de tarifa integrada.
- La **línea de autobús** opera sólo en días laborables. La primera salida se realiza desde la estación de tren a las 5.30, y finaliza a las 22.30, con la última salida desde la Zona de Actividades Logísticas. El tiempo de recorrido oscila entre los 60 y los 70 minutos, según la hora del día.
- De acuerdo con el convenio de implantación de este nuevo servicio de bus, la Entidad Metropolitana de Transporte (EMT) es responsable de la señalización y el mantenimiento de las paradas. Gracias a la constancia de CCOO en la reivindicación, la EMT ha instalado marquesinas en algunas de las paradas.

Contacto

Daniel Gutiérrez

Responsable de movilidad
Unión Comarcal de CCOO
del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Centro de actividad:	Polígonos industriales de Getafe
Ubicación:	Getafe - Madrid
Inicio actuación:	2005
Trabajadores:	~ 25.000
Agentes implicados:	Sindicatos, Ayuntamiento de Getafe, Unión Europea, Consorcio Regional de Transportes

Resumen de la actuación

- La Comisión de Movilidad de Getafe, en la que están representados los sindicatos CCOO y UGT, analizó en el año 2005 la posibilidad de implantar un servicio de bus de enlace en los polígonos industriales del municipio. Estos polígonos agrupan a un conjunto de 700 empresas.
- Para conocer con detalle los hábitos de movilidad de los trabajadores/as, la Comisión se puso en contacto con el Consorcio Regional de Transportes, que diseñó una línea de actuación consensuada con todos los agentes implicados.
- Se propuso poner en marcha **dos líneas de autobús de enlace** para conectar la estación de Getafe Centro (Renfe Cercanías y Metrosur) con los polígonos Los Ángeles, Los Olivos, San Marcos y el Lomo, con intervalos de paso que oscilan entre los 15-25 minutos en hora punta y los 45-60 minutos en hora valle, y con servicios desde las 6.00 a las 22.00 horas.
- El acuerdo también estipulaba que debía realizarse una **campaña de difusión**, así como la **creación de una comisión de seguimiento**.

- Estas líneas lanzadera han experimentado un **crecimiento continuo de la demanda** desde su creación en octubre de 2005. En 2007, transportaron más de 486.000 viajeros, un 40% más que en el año 2006. La **demanda media diaria** se sitúa actualmente en 2.200 viajeros.
- Desde octubre de 2007, la línea Pi2 ha **aumentado su oferta y se ha prolongado el recorrido** 2 km, sumando dos nuevas paradas para dar servicio al Parque Empresarial La Carpetania, en virtud de un convenio entre el ayuntamiento de Getafe y la empresa Siemens.
- La empresa se compromete a **financiar el déficit de explotación** atribuible a dicha prolongación. Ambas líneas actualmente están financiadas al 50% por el Consorcio Regional de Transportes y el Ayuntamiento de Getafe.

Contacto

Jesús Béjar

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

Luis Cuenca

Técnico de movilidad
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

www.itra.info/getafe/

Centro de actividad:	Cabildo Insular de Tenerife
Ubicación:	Tenerife - Canarias
Inicio actuación:	2000
Trabajadores:	~ 500
Agentes implicados:	Sindicatos, Cabildo Insular de Tenerife, operador de transporte

Resumen de la actuación

- Los centros de trabajo del Cabildo Insular de Tenerife están situados en **distintos edificios del centro metropolitano** de Santa Cruz de Tenerife. La ubicación de estos centros en zonas donde se realizan con frecuencia eventos festivos conlleva que se realicen cortes de tráfico y se limiten las zonas de aparcamiento, hecho éste que **afecta los desplazamientos en vehículo privado**.
- Con el fin de reducir el impacto que ello ocasiona en la movilidad de los trabajadores, así como para **fomentar unos hábitos de movilidad de los trabajadores más sostenibles**, el Cabildo ha impulsado la creación de líneas de transporte colectivo cofinanciadas y dirigidas al conjunto de empleados de la institución.
- Tras analizar la **demanda y las necesidades de los trabajadores/as**, se han implantado progresivamente 3 rutas de transporte (Norte, Sur y Metropolitana), medida que ha ido acompañada de acciones de difusión del servicio (correo corporativo, intranet...).
- El servicio se ha consolidado y actualmente un 11,4% de los empleados adscritos a los centros de trabajo del Cabildo ubicados en el centro de Santa Cruz de Tenerife lo utilizan de forma regular.

Contacto

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

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

Elaboración de planes de movilidad sostenible

- Polígono de la Zona Franca (Barcelona)
- Ciudad Judicial de Barcelona (Hospitalet de Llobregat - Barcelona)
- Aeropuerto de Barcelona (El Prat de Llobregat - Barcelona)
- Universidad Autónoma de Barcelona (Bellaterra - Barcelona)
- Polígonos de la Garena (Alcalá de Henares, Madrid)
- Polígono de Villalonquéjar (Burgos)
- Polígonos de Landaben (Navarra)
- Polígonos de Peralta (Navarra)
- Polígonos de Valencia



Centro de actividad:	Polígono de la Zona Franca
Ubicación:	Barcelona
Inicio actuación:	2003
Trabajadores:	~ 43.000
Agentes implicados:	Sindicatos, Operadores de transporte, Consorcio de la Zona Franca, Generalitat de Catalunya , ayuntamientos de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat y el Prat de Llobregat, ATM, Mercabarna y CILSA

Resumen de la actuación

- El Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superficie de 600 hectáreas situadas entre la montaña de Montjuïc, el río Llobregat y el Puerto de Barcelona. En las 250 empresas del polígono trabaja el 1,8% de la población activa catalana.
- El Polígono también da trabajo de forma indirecta a más de 275.000 personas. Sin embargo, antes de iniciar la actuación de mejora de la movilidad sólo disponía de cinco líneas diurnas de autobús y otra nocturna, mientras que el 25% de su superficie está dedicada a aparcamiento.
- CCOO de Catalunya, en colaboración con la Asociación para la Promoción del Transporte Público, y con el apoyo del Consorcio de la Zona Franca y el Ayuntamiento de Barcelona, analizaron en el año 2003 los **hábitos de movilidad de los trabajadores** de este polígono industrial al tener que acceder al puesto de trabajo.
- El estudio respondía a la voluntad del sindicato de avanzar en la realización de este tipo de proyectos, dado que se ha constatado el hecho de que algunas de las mejoras que los trabajadores conseguían mediante la negociación colectiva se perdían progresivamente, en tiempo y dinero, por los **costes asociados al desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y el trabajo**. Este estudio recibió en el año 2005 el Premio Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya.
- A través de un **cuestionario** se pudo conocer con detalle cómo accedían al polígono los trabajadores de cinco grandes empresas, así como también sus opiniones con relación a varias medidas de cambio. El objetivo era discutir las propuestas que el equipo técnico había formulado con los representantes de los trabajadores y de las empresas, para llegar a acuerdos que mejoraran sus hábitos de movilidad y los servicios de transporte colectivo.
- Fruto de esta actuación, en noviembre de 2004 se firmó un **acuerdo de colaboración** entre el Ayuntamiento de Barcelona, el Consorcio de la Zona Franca y Transportes Metropolitanos de Barcelona para mejorar la movilidad de

este polígono industrial mediante la creación de la figura y del gestor de movilidad así como del **Comité Técnico de Movilidad del Polígono**.

- El Comité tiene por objeto asesorar y definir los trabajos a realizar, analizar las necesidades, elaborar diagnósticos, formular propuestas y recibir el apoyo de consultoría con relación a la movilidad del polígono. Está formado por **cuatro comisiones de trabajo**: infraestructuras, mercancías, aparcamiento y tráfico, y transporte público.
- Durante este tiempo se han creado **nuevas líneas de autobús**, se han ampliado las ya existentes y se han modificado algunos trayectos. También se ha fomentado la **intermodalidad** incluyendo la parada de Renfe en dos líneas. Con la nueva línea del metro (L9) se introducirán cinco nuevas paradas al polígono. Actualmente comunica con siete líneas diurnas de autobús y otra nocturna (21,23, 37, 88, 109,110, PR4 y N1).
- Se ha elaborado también un **Plan de movilidad sostenible** para el complejo industrial y logístico que constituyen las instalaciones del **polígono de la Zona Franca**, la ampliación del Puerto de Barcelona, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y el polígono Pratenc,

que actualmente representa el espacio con continuidad territorial con mayor concentración de ocupación en Cataluña.

- Para impulsar y supervisar la ejecución de las actuaciones previstas en dicho Plan se ha creado una **estructura organizativa basada en el Consejo de movilidad** como máximo órgano de participación empresarial, sindical, administraciones públicas y operadores de transporte.
- Al objeto de avanzar de forma más eficiente en la implementación del plan de movilidad se han creado también **cuatro grupos de trabajo**: el grupo de infraestructuras y accesos, el de gestión de aparcamientos y gestión de la demanda, el de transporte público y el de seguridad y movilidad. El Gestor de movilidad es el responsable de coordinar y dinamizar los distintos proyectos.

Contacto

Vicenç Tarrats

Responsable de movilidad de la Unión comarcal del Barcelonès
vtarrats@ccoo.cat

Daniel Gutiérrez

Responsable de movilidad de la Unión comarcal de CCOO del Baix Llobregat
dgtierrez@ccoo.cat

Centro de actividad:	Ciudad Judicial de Barcelona
Ubicación:	L'Hospitalet de Llobregat - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Trabajadores:	~ 3.000
Agentes implicados:	Sindicatos, Generalitat de Catalunya, ayuntamientos de L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona, operadores de transporte, colegios profesionales de procuradores y abogados, Jueza Decana de Barcelona, cuerpos de seguridad y sindicatos.

Resumen de la actuación

- En febrero de 2003 se aprueba el **Plan Especial de la Ciudad Judicial**, un complejo de nueva creación con una superficie superior a los 210.000 m². Ello supone el traslado de casi 3.000 trabajadores/as procedentes de las distintas dependencias judiciales de Barcelona, población laboral a la que se suman los más de 11.000 visitantes diarios previstos.
- El conjunto de edificios de la Ciudad está situado en una zona con **buena accesibilidad en transporte público colectivo**, por lo que desde CCOO Cataluña se insiste en la necesidad de incorporar la gestión de la movilidad de los trabajadores/as al proyecto.
- En este sentido, el Sector de Justicia de CCOO comienza una serie de movilizaciones para establecer un canal de negociación y concertación con la Administración que permita valorar la movilidad de los trabajadores/as, tanto económicamente como en tiempo de desplazamiento.
- Las **propuestas de CCOO** se centran inicialmente en la demanda de creación de una Mesa de Movilidad y la redacción de un estudio de la movilidad generada prevista.
- En mayo de 2007 se constituye la **Mesa Técnica de Movilidad**, un espacio de concertación en el que están representados todos los agentes implicados, y cuya tarea principal es, en un inicio, elaborar el Plan de movilidad.
- CCOO ha presentado en esta Mesa **diversos estudios elaborados unilateralmente** -informe de movilidad generada, informe de siniestralidad laboral, etc.-, así como un conjunto de medidas concretas.
- En el año 2008 se ha aprobado el Plan de movilidad, que incluye buena parte de las propuestas de CCOO.

Contacto

Noelia Medina

Responsable de movilidad de CCOO
Sección Sindical de Justicia
nmedina@ccoo.cat

José Manuel Cuenca

Responsable de movilidad de CCOO
FSAPServicios y administraciones
públicas de Cataluña
jmcuenca@ccoo.cat

Centro de actividad:	Aeropuerto de Barcelona
Ubicación:	El Prat de Llobregat - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Trabajadores:	~ 12.000
Agentes implicados:	CCOO, Ayuntamiento de Barcelona y el Prat de Llobregat, Ministerio de Fomento, AENA, Operadores de transporte, Cámara de Comercio de Barcelona

Resumen de la actuación

- El Aeropuerto de Barcelona es, y lo será todavía más en el futuro, una de las zonas del Área Metropolitana de Barcelona con mayor número de trabajadores/as. Actualmente, se concentran 300 empresas que dan empleo a más de 12.000 personas, a las que hay que añadir los más de 20 millones de viajeros.
- Por este motivo, CCOO de Catalunya lleva a cabo desde el año 2003 distintas **acciones reivindicativas y propositivas** para implantar un modelo de accesibilidad más sostenible. Algunas de las actuaciones que se han impulsado hasta el momento han permitido mejorar la conexión del Aeropuerto con su entorno urbano en transporte público colectivo.
- Destacan las **actuaciones siguientes**: creación de una línea de autobús integrado tarifariamente entre Barcelona y el Aeropuerto (línea 46); reducción de la frecuencia de paso de la línea nocturna entre ambos puntos (de 60 a 20 minutos); entrada en funcionamiento de una línea en horario laboral entre algunos municipios próximos de la comarca del Baix Llobregat y el Aeropuerto, con conexión con Ferrocarriles de la Generalitat y tranvía; prolongación de la línea urbana de auto-

bús del Prat de Llobregat (la ciudad más cercana y a cuyo municipio pertenece la instalación) hasta el Aeropuerto, con conexión con la estación de Renfe Cercanías.

- Otra de las reivindicaciones de CCOO ha sido la necesidad de **elaborar un Plan de Movilidad del Aeropuerto** que determine las estrategias de actuaciones y plantee las medidas concretas a llevar a cabo. El Plan ha sido aprobado a mediados de 2008, e incorpora la mayoría de propuestas de CCOO.
- Las **propuestas que contempla el Plan** se centran en la mejora del servicio de transporte público colectivo, creación de una red de itinerarios seguros a pie y en bicicleta; fomento del coche compartido; redacción de planes de movilidad de empresa; creación de estructuras de gestión integral de la movilidad; además de otras medidas complementarias.

Contacto

José Manuel Martín

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

Manel Ferri

Responsable de centro
de referencia en movilidad
ISTAS
mferri@ccoo.cat

Centro de actividad:	Universidad Autónoma de Barcelona (UAB)
Ubicación:	Cerdanyola del Vallès - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Trabajadores:	~ 46.000 (estudiantes, trabajadores/as...)
Agentes implicados:	Universidad, sección sindical CCOO. Generalitat de Catalunya, ATM, Ayuntamiento de Cerdanyola, operadores de transporte y sindicatos de estudiantes

Resumen de la actuación

- La Universidad Autónoma de Barcelona, creada a finales de los años sesenta, se encuentra situada en una **zona periférica del Área Metropolitana de Barcelona**, alejada de los principales núcleos urbanos.
- Cada día laborable la UAB genera unos **220.000 desplazamientos**, entre los de conexión y los internos, un 55% de los cuales se realizan en transporte público colectivo. El uso del vehículo privado ha ido en aumento, especialmente entre el colectivo de profesores y los trabajadores de la Universidad.
- El Campus cuenta con **3 estaciones ferroviarias**: dos de Ferrocarriles de la Generalitat y una de Cercanías Renfe. Esta última estación está unida con la Universidad mediante un servicio de autobús lanzadora gratuito interno, con un total de 72 expediciones diarias por línea (dos líneas).
- La UAB comenzó a diagnosticar su movilidad en el año 1998, y desde el 2002 realiza periódicamente **encuestas** para conocer los hábitos de desplazamiento de estudiantes, profesores y trabajadores del Campus.
- En el año 2005 se creó la figura del **Gestor de movilidad**, que se ha consolidado como una unidad dependiente de

la estructura de gerencia. El propio Consejo de gobierno de la Universidad aprobó en el 2006 el **Plan estratégico de movilidad y accesibilidad**.

- Entre las medidas implantadas, destaca la financiación por parte de la UAB del **50% de los títulos de transporte integrados** de la Autoridad del Transporte Metropolitano, Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe y Sarbus para el personal administrativo y de servicios, así como para el personal docente y de investigación (siempre nominales).
- Actualmente, se está elaborando el **Plan de Movilidad de la Universidad**, en el que participa activamente la sección sindical de CCOO que ha constituido además una coordinadora de trabajadores/as para hacer propuestas sobre movilidad, además de realizar el seguimiento de la implantación de las medidas del Plan.

Contacto

Rafael Requena

Unidad de Gestión
de la Movilidad UAB
rafael.requena@uab.es

Àngel Cebollada

Secretario de movilidad
Sección Sindical UAB
angel.cebollada@uab.cat

Centro de actividad:	Polígono de la Garena
Ubicación:	Alcalá de Henares - Madrid
Inicio actuación:	2007
Trabajadores:	~ 16.600
Agentes implicados:	Consortio Regional de Transporte de Madrid (Comunidad de Madrid), Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), CCOO, Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Resumen de la actuación

- Desde mediados de 2007, el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid está elaborando un **Plan de movilidad de los polígonos industriales** situados en el entorno de la estación de cercanías de La Garena, en Alcalá de Henares. El estudio abarca un total de 31 polígonos y casi 800 empresas.
- La primera fase ha consistido en la realización de un análisis de la movilidad mediante **encuestas dirigidas a empresas** (53% consultadas) y **trabajadores/as** (21%).
- Las **principales conclusiones** extraídas han sido las siguientes: la red actual de transporte público es insuficiente y, en algunos casos, inexistente, lo que conlleva un uso elevado del vehículo privado; sólo el 4% de las empresas disponen de autobús propio, por lo que menos de un 7% de los trabajadores/as tienen acceso a este servicio; en general, se demanda una mejora del transporte público colectivo: frecuencia, horarios, equipamientos, intermodalidad autobús-tren.
- Las **propuestas planteadas por CCOO** ante estas disfunciones han sido: crear líneas lanzaderas desde la estación de cercanías de La Garena; facilitar abonos de transporte desde las empresas; promover el coche compartido y el transporte colectivo de empresa (entre varias); realizar cursos de conducción eficiente; mejorar el acceso en bicicleta y minimizar el efecto barrera de determinadas vías; mejorar la información sobre movilidad sostenible; y crear un nuevo acceso sur a la estación de cercanías; e impulsar una agencia de movilidad en el ámbito de actuación del Plan.
- Otras **propuestas relativas a la reordenación de los accesos** desde las infraestructuras viarias que dan servicio a los polígonos han sido desestimadas en esta primera etapa, si bien deberán ser contempladas en las propuestas futuras.

Contacto

Juan Carlos Carrasquilla

Responsable Salud Laboral
y Medio Ambiente
Unión Comarcal del
Henares de CCOO
jcrejano@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Técnico de movilidad
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Centro de actividad:	Polígono de Villalonquéjar
Ubicación:	Burgos
Inicio actuación:	2005
Trabajadores:	~ 12.000
Agentes implicados:	Ente Regional de la Energía de Castilla y León, Junta de Castilla y León, Asociación de Empresarios de Villalonquéjar, Instituto Tecnológico de Castilla y León, Ayuntamiento de Burgos, sindicatos.

Resumen de la actuación

- El Polígono Industrial de Villalonquéjar es el más grande de Castilla y León, con una superficie de 2,4 millones de m² y unas 500 empresas implantadas.
- Ante los **problemas de movilidad y las congestiones** en horas punta, el Ente Regional de la Energía de Castilla y León inició en el año 2005 la elaboración de un estudio con la colaboración de la asociación de empresarios para diagnosticar la situación en la que se encontraba el polígono.
- Según los datos obtenidos, un 84% de los vehículos que circulaban eran privados y el 88% estaban ocupados por una sola persona. Por otra parte, sólo un 2% de las empresas contaban con un servicio de transporte propio, y las líneas de autobuses municipales tenían un servicio discontinuo y una frecuencia muy baja.
- A partir de estos datos, en el **Plan de Movilidad** se propuso una estrategia dividida en cuatro etapas: crear la oficina de movilidad y la plataforma de coche compartido; fomentar el transporte de empresa; mejorar el transporte público colectivo; y realizar planes de movilidad específicos de empresa.
- Hasta el momento, las medidas tomadas han sido la creación de la **Oficina de movilidad** y la **puesta en funcionamiento de la plataforma de coche compartido**. La Oficina presta inicialmente servicio al polígono, pero en el futuro extenderá su ámbito de actuación a toda la ciudad de Burgos.
- Se ha constituido asimismo la Plataforma de la Movilidad, órgano en el que están representados el Ayuntamiento de Burgos, la Junta de Castilla y León, la Asociación de Empresarios del Polígono, la Asociación Provincial de Empresarios de Servicios Discrecionales de Transporte y los sindicatos.

Contacto

Eva Miguel Cuñado

Secretaría de Medio Ambiente
Castilla y León
emcunado@cleon.ccoo.es

Página web
de la Oficina de Movilidad:
www.ofimovi.es

Centro de actividad:	Polígonos de Landaben y Arazuri-Orcoyen
Ubicación:	Pamplona - Olza - Arazuri - Orcoyen Navarra
Inicio actuación:	2007
Trabajadores:	~ 16.500
Agentes implicados:	Gobierno de Navarra, CCOO y UGT.

Resumen de la actuación

- Los polígonos de Landaben y Arazuri-Orcoyen están situados al noroeste de Pamplona, y ocupan una superficie de 2,1 millones de m². Están implantadas 150 empresas, la mayoría de las cuales se dedican al sector del automóvil.
- Únicamente 5 empresas ofrecen transporte a los trabajadores, y sólo existe una línea de transporte público que da servicio a uno de los dos polígonos (el de Landaben, con dos paradas), con una frecuencia de paso de 60 minutos.
- Esta falta de **alternativas de desplazamiento sostenibles**, obliga a la mayoría de trabajadores/as a utilizar su vehículo propio, lo que conlleva importantes congestiones de tráfico en las entradas y salidas de los turnos de trabajo.
- Con el objetivo de conocer con más detalle la situación, se llevó a cabo una **encuesta** que respondieron un 34% de los trabajadores/as de ambos polígonos. Según los resultados, el 73% utilizan de forma habitual el coche (sólo un 7% de forma compartida) y el 25% se desplaza en transporte de empresa. Tres cuartas partes de los encuestados estarían dispuestos a cambiar al transporte público si se dieran las condiciones adecuadas (mejores horarios, líneas, etc.).
- Los **resultados y conclusiones del estudio** están siendo analizadas actualmente por el Gobierno de Navarra.

Contacto

Carmen Sesma

Secretaria de Salud Laboral
y Medio Ambiente
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Técnico del Área de Medio Ambiente
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centro de actividad:	Polígonos de Peralta
Ubicación:	Peralta Navarra
Inicio actuación:	2007
Trabajadores:	~ 5.000
Agentes implicados:	Asociación de Empresarios de Peralta, Ayuntamiento de Peralta, CCOO.

Resumen de la actuación

- En Peralta existen dos polígonos industriales (El Escopar y Gargantúa) donde están implantadas unas 80 empresas. Ninguna de ellas ofrece transporte de empresa a sus trabajadores/as y tampoco existe transporte público alguno que una la zona industrial con el municipio, por lo que **la mayor parte de los desplazamientos se realizan en vehículo privado**.
- Dada esta situación, desde CCOO surgió la iniciativa de promover un **Plan de movilidad sostenible** e implantar distintas medidas tendentes a reducir el número de desplazamientos individuales en vehículo privado y favorecer otros medios más sostenibles.
- Como primera actuación, se realizó un prediagnóstico de la movilidad laboral en diversas empresas. Para ello, se elaboró una encuesta que analizaba los hábitos de movilidad de los trabajadores/as.
- Se recibieron 211 encuestas cumplimentadas, la mayor parte por trabajadores/as procedentes de localidades distintas a Peralta (73%). El medio de transporte más utilizado era el coche en un 91% de los casos (en un 18%, comparado), y la disponibilidad de los encuestados a utilizar el transporte colectivo en caso de existir era del 73%.
- Actualmente, con la Asociación de Empresarios de Peralta se está trabajando en el **estudio de los datos** sobre el origen de los desplazamientos de todos los trabajadores para agruparlos posteriormente en diferentes rutas de empresa. Esta Asociación está tratando, además, de mancomunar diferentes servicios, entre los cuales se encuentra el transporte de empresa.
- El Ayuntamiento de Peralta está dispuesto también a reunirse con otros ayuntamientos vecinos para **diseñar un carril bici** que llegue hasta el polígono. El núcleo urbano se encuentra a menos de 2 km del área industrial.

Contacto

Carmen Sesma

Secretaria de Salud Laboral
y Medio Ambiente
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Técnico del Área de Medio Ambiente
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centro de actividad:	Polígonos de Valencia
Ubicación:	Comunidad de Valencia
Inicio actuación:	2006
Agentes implicados:	CCOO, Universitat del País Valencià, ayuntamientos y asociaciones de empresarios

Resumen de la actuación

- Según el censo estatal de polígonos industriales del 2006, realizado por la coordinadora Española de Polígonos Industriales y por la Federación Española de Municipios y Provincias, en la Comunidad de Valencia existen 712 centros de actividad laboral (el 17% del total de España), repartidos en 254 municipios que poseen suelo industrial.
- La mayoría de polígonos se sitúan en **zonas alejadas de los núcleos urbanos**, y suelen estar desconectados de las poblaciones importantes, incluidas aquellas de donde dependen administrativamente.
- Los accesos son, en su mayoría, deficientes, por lo que en horas punta son habituales las congestiones de tráfico. Las empresas, además, han dispuesto una gran parte de su suelo para plazas de aparcamientos que, con el tiempo, han resultado insuficientes. Los servicios de transporte público colectivo son, además, insuficientes, y tampoco existen itinerarios seguros que favorezcan el acceso a pie o en bicicleta.
- Por este motivo, la mayoría de los trabajadores/as se desplazan habitualmente en vehículo privado (57%), si bien un 31% lo hace a pie o en bicicleta, y un 12% en transporte público colectivo. En los últimos años, sin embargo, se ha detectado un **aumento de los viajes en coche**, así como un incremento constante del número de accidentes *in itinere* y en misión.
- En el marco del **proyecto de asesoramiento técnico** sobre los riesgos laborales que implica la **movilidad en polígonos industriales de la Comunidad Valenciana**, impulsado por la CCOO del País Valencià con el apoyo de la Fundación para la Prevención de los Riesgos Laborales, durante el año 2006 se analizó la situación en 14 polígonos industriales de la Comunidad con el objetivo de elaborar propuestas de actuación que mejoraran la movilidad cotidiana de los trabajadores/as. En general, todos los polígonos industriales estudiados presentaban problemas similares.

- La información generada durante esta etapa de estudio constituye el material básico para la **elaboración de futuros planes de movilidad**, así como para la elaboración de material divulgativo e informativo dirigido a los distintos agentes implicados en la planificación y gestión de la movilidad. Se ha profundizado, además, en la realidad concreta de 8 polígonos, que ya cuentan con un Plan de Acción.
- Entre las propuestas que se contemplan está la **participación activa de los sindicatos en los órganos de planificación urbanística y territorial con relación a la movilidad**; la creación de la figura del responsable de movilidad de polígono; la defensa del derecho a un transporte colectivo de empresa que garantice la igualdad de oportunidades a todas las personas; el fomento del transporte colectivo como medio de acceso habitual al centro de trabajo; y la racionalización del uso del coche privado y el impulso del coche compartido.
- Se propone, asimismo, la incorporación de **la movilidad en la normativa laboral, la negociación colectiva y la evaluación de los riesgos de la empresa**.

Contacto

Toni Montesinos

Técnico ambiental de la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente
tmontesinos@pv.ccoo.es

Luis Enrique Marquina

Técnico ambiental de la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente
lemarquina@pv.ccoo.es

Relación de polígonos implicados

- PI Alcodar de Gandia
- PI Real de Gandia
- PI N2 de Alzira
- PI El Oliveral de Ribarroja del Túrria
- PI Rascanya de La Pobla de Vallbona
- PI de Lliria
- PI Sud de Puerto de Sagunto
- PI Sepes de Puerto de Sagunto
- Hospital de Puerto de Sagunto
- PI Cotes Baixes de Alcoi
- El Pla de San Vicent
- El Pla de Ontinyent
- Parque Empresarial de Elche
- PI Ciudad del Transporte de Castellón

Acuerdos y pactos de concertación

- El Acuerdo Estratégico de Catalunya
- El Proyecto Gesmopoli (Catalunya)
- Pacto Social por la Ciudadanía de Lleida
- El Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón



El Acuerdo Estratégico de Catalunya

- En Catalunya existen más de un millar de polígonos industriales, de extensión, actividades y ubicación muy diversa, que se han ido implantando sobre el territorio sin integrar planificación urbanística y movilidad de personas y mercancías.
- El Acuerdo estratégico para la internacionalización, la calidad de la ocupación y la competitividad de la economía catalana, elaborado por el gobierno catalán y consensuado con los agentes sociales y económicos en el año 2005, tuvo en cuenta por primera vez un conjunto de propuestas dirigidas a avanzar hacia un modelo de movilidad de los trabajadores/as más sostenible, así como a **mejorar la situación de los polígonos industriales y centros de actividad laboral** en lo que se refiere a esta cuestión.
- Entre las **medidas planteadas** destaca la siguiente: "Se diseñará un plan de acceso sostenible a los principales polígonos industriales, agrupaciones de empresas y grandes equipamientos. Para el ejercicio 2005 en concreto, y con el impulso de los gestores de la movilidad, se elaborarán los programas piloto de acceso a 22 polígonos (...), que incluirán diferentes medios de transporte, con medidas como por ejemplo potenciar nuevas líneas de transporte regular, adaptar los horarios de transporte a los horarios de trabajo, reconvertir autobuses de empresa en autobuses de polígono y promocionar el coche compartido".
- En el nuevo Acuerdo 2008-2011 se refuerza esta voluntad y se propone como objetivo **incorporar la movilidad en la gestión integral de los polígonos industriales**. En este sentido, las políticas de acceso sostenible a los centros de trabajo se basarán en **3 instrumentos básicos**: el plan de movilidad, como documento diagnóstico y propositivo (plan de acción); las mesas de movilidad, como órganos permanentes de concertación y participación; y el gestor de movilidad, como responsable del control y la organización de la movilidad en el polígono o equipamiento.
- El Gobierno de la Generalitat se compromete, por un lado, a **impulsar la ejecución de las medidas previstas en los planes y estudios de movilidad** ya elaborados o en fase de elaboración correspondientes a más de 20 polígonos de Catalunya, y por el otro, a **redactar planes e implementarlos** en más de 30 polígonos y centros generadores de movilidad intensiva.

Página web

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

El Proyecto Gesmopoli (Catalunya)

- Con objeto de intervenir de una forma global y bajo criterios de sostenibilidad sobre el ámbito de la **movilidad en polígonos industriales**, en el año 2005 se puso en marcha en Catalunya el proyecto Gesmopoli. Los **cinco socios** que lo impulsaron fueron el Área de Medio Ambiente de la Diputación de Barcelona, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, FESALC, CCOO y UGT, con el apoyo de la Unión Europea.
- Los **objetivos del proyecto** han sido los siguientes: identificar los principales problemas de movilidad y determinar una serie de propuestas de actuación; generar acuerdos de consenso entre todos los agentes implicados; crear un sistema específico de gestión basado en la figura de los agentes de movilidad; dar respuestas y generar cambios en los hábitos de movilidad de los trabajadores/as y empresarios; y transferir la experiencia de gestión a otros polígonos y áreas industriales.
- Gesmopoli se ha planteado como **experiencia piloto** dirigida a la integración de una serie de actuaciones que han tenido por objeto la intervención global sobre el ámbito de la movilidad en los polígonos industriales, incidiendo en las tareas de planificación, de negociación entre agentes, de gestión y de actuación sobre el territorio.
- El proyecto se ha llevado a cabo en **6 polígonos industriales**: El Beuló, en Vic; El Pla, en Sant Feliu de Llobregat; el Aeropuerto de Girona; El Segre, en Lleida; AgroReus, en Reus; y Santiga, en Santa Perpètua de Mogoda.
- Gesmopoli **se ha desarrollado en varias etapas**: elaboración de los planes de movilidad, consenso y firma de los pactos de movilidad, formación de los gestores de movilidad de los polígonos, realización de acciones de sensibilización y comunicación, y difusión del proyecto entre los empresarios y los trabajadores y trabajadoras de los polígonos.
- En el marco de Gesmopoli se han elaborado diversos **materiales de información y comunicación** como la página web del proyecto, el boletín, el Manual del gestor de movilidad y la Guía del pacto por la movilidad, entre otros.

www.gesmopoli.net
www.mobilitatelpa.cat/



El Pacto Social por la Ciudadanía de Lleida

- El Ayuntamiento de Lleida y los sindicatos CCOO y UGT han consensuado el Pacto Social por la Ciudadanía, un instrumento cuyo objetivo es avanzar hacia una ciudad más participativa, solidaria y justa, donde todos los ciudadanos puedan disfrutar de una buena calidad de vida.
- El Pacto tendrá vigencia hasta el año 2011 y se articula en 10 capítulos, uno de los cuales está dedicado a la **movilidad sostenible y segura**. El papel de los sindicatos es colaborar en la promoción y defensa de los trabajadores/as, como ciudadanos de Lleida, y de aquellos colectivos que tienen dificultades de integración social.
- A corto plazo, el Ayuntamiento se compromete a **redactar, aprobar y aplicar el Plan de Movilidad Urbana**, documento que recogerá las actuaciones a llevar a cabo en los próximos años: elaborar un mapa de los pasos de peatones y mejorar su seguridad; aumentar las zonas 30 y de prioridad para peatones; potenciar el uso de la bicicleta, ampliar el carril bici y crear aparcamientos; ampliar el carril bus y los equipamientos asociados; introducir el *carsharing* en la ciudad.



Página web
www.paeria.es/cat/

El Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón

- El Gobierno de Aragón y los interlocutores sociales CCOO, UGT, CREA y CEPYME Aragón han impulsado el **Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón (2008-2011)**, un documento que abarca un amplio abanico de temas entre los cuales está también la movilidad sostenible. Los agentes firmantes, representantes de los empresarios y trabajadores, se comprometen a apoyar todas las iniciativas que se promuevan.
- En el ámbito de la movilidad, el objetivo es **atender las necesidades actuales del tejido empresarial aragonés**, ya que los beneficios que se deriven afectarán a cuestiones tan importantes como la **reducción de los accidentes *in itinere*** que se producen en los desplazamientos de los trabajadores hasta los centros de trabajo. Asimismo, se realizarán **acciones de sensibilización ambiental** que apuesten por el respeto al medio ambiente y favorezcan la reducción de la emisión de gases contaminantes.
- La promoción de una política de movilidad sostenible en las empresas y en los polígonos industriales, tanto públicos como privados, supondrá incidir sobre las siguientes cuestiones: analizar de forma racional, con carácter previo a la planificación de polígonos industriales, su accesibilidad; promover el refuerzo del transporte público, colectivo de empresas y entre empresas y el coche compartido; realizar proyectos-piloto de gestión de la movilidad en polígonos (públicos o privados) a lo largo del período de vigencia del Acuerdo.
- El primero de estos proyectos afectará al polígono público Plaza de Zaragoza, y se iniciará en el año 2009.

portal.aragon.es/portal/page/portal/DGA/DPTOS/ECONOMIA



3. Ejemplos internacionales

- Gratuidad del desplazamiento domicilio-trabajo en transporte público colectivo (Área Metropolitana de Bruselas - Bélgica)
- Programa de reducción de los desplazamientos en vehículo privado (Intel Corporation - EEUU)
- Impulso de un Plan de movilidad de empresas en el centro de la ciudad (Comunidad Metropolitana de La Rochelle - Francia)
- Creación de la figura del gestor y elaboración del plan de movilidad (ING - Bélgica)
- Mejora del acceso de los trabajadores/as en transporte público colectivo (Aeropuerto de Bruselas - Bélgica)
- Gestión integral sostenible de la movilidad de los trabajadores/as (Volvo - Bélgica)
- Creación de caminos sostenibles y seguros al lugar de trabajo (Friburgo - Alemania)

Gratuidad del desplazamiento domicilio-trabajo en transporte público colectivo

Área Metropolitana de Bruselas (Bélgica)

- La administración belga viene apoyando el transporte público colectivo como medio de desplazamiento habitual para los trabajadores/as desde los años sesenta. En especial, en Bruselas y su área metropolitana, donde cada día acceden a su puesto de trabajo más de 300.000 personas.
- Así, el convenio colectivo de 1962 del Ministerio Administración Pública imponía ya una intervención en el pago del billete de transporte al trabajo correspondiente al 60% de su coste, que las direcciones de las administraciones públicas locales acordaron aumentar al 100% en sus servicios de transporte, medida que afectaba a unos 40.000 trabajadores/as.
- Los cambios introducidos en el año 2004 ampliaron esta medida, en una primera fase, a más de 250.000 funcionarios del Estado federal y trabajadores/as de empresas públicas. El objetivo principal era que el empresario abonara alrededor del 80% del coste del billete y que el Estado aportara el 20% restante (porcentajes aproximados).
- En esta línea de actuación, se firmó un contrato con la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), por el cual los trabajadores no han de abonar el viaje, ya que la SNCB envía una factura global al Estado. En una segunda fase, a partir de enero de 2005, se incorporaron también las empresas privadas, con un número de trabajadores/as superior a los 2,2 millones.
- Los trabajadores/as que se desplazan al trabajo en transporte público colectivo, por lo tanto, tienen derecho a recuperar más de la mitad del título (importe fijado con base al convenio colectivo y la distancia domicilio-trabajo), un reembolso no sujeto a tributación.
- La mayor parte de los empresarios otorgan la misma indemnización a todos sus colaboradores, incluso a los que no utilizan el transporte colectivo, aun cuando éstos no disfrutaban de la exoneración fiscal, que sólo es aplicable en caso de utilizar transporte público.

www.b-rail.be

Programa de reducción de los desplazamientos en vehículo privado

Intel Corporation (Estados Unidos)

- Intel Corporation tiene una plantilla de 52.000 trabajadores/as repartidos en once ciudades de los Estados Unidos, en áreas suburbanas con grandes espacios de aparcamiento, pero con una **cobertura de transporte público deficiente**.
- En el año 2004, la dirección de la empresa, en colaboración con la Agencia del Medio Ambiente (EPA) y los trabajadores/as, impulsaron un **programa para reducir el número de desplazamientos en vehículo privado**. Los objetivos eran mejorar las infraestructuras y la gestión del aparcamiento, reducir las emisiones y generar beneficios para los trabajadores/as, al tiempo que se promocionaba la imagen corporativa.
- También se creó la figura del **Gestor de movilidad**, cuyas tareas han sido: aplicar técnicas de marketing para informar y convencer a los trabajadores/as; subvencionar el uso de la furgoneta de enlace; ceder aparcamiento gratuito a los usuarios de coche compartido y garantizar el regreso al domicilio; fomentar el uso seguro de la bicicleta; gestionar la distribución de ordenadores portátiles para el teletrabajo; fomentar la participación de los trabajadores/as; y difundir información sobre movilidad sostenible a través de distintos instrumentos comunicativos.
- Gracias a la implantación de estas medidas, se ha conseguido que el **coche compartido** haya logrado una presencia importante en la gran mayoría de los centros de trabajo. Los porcentajes de uso de este sistema van del 4% hasta el 21%, según las sedes; la furgoneta compartida también está siendo utilizada como sistema cotidiano de desplazamiento.
- El éxito se ha logrado haciendo que el programa de reducción de viajes diarios sea lo más atractivo posible, promocionándolo entre los trabajadores/as y ofreciendo una nueva fórmula de servicio al cliente.

Impulso de un Plan de movilidad de empresas en el centro de la ciudad

Comunidad Metropolitana de La Rochelle (Francia)

- La Entidad Metropolitana de La Rochelle puso en marcha en el año 2003 un **Plan de movilidad en las empresas del centro de la ciudad**, con el fin de dar soluciones alternativas al uso del vehículo privado en el trayecto domicilio-trabajo. El número de trabajadores/as supera los 15.000.
- Dado que todas las **encuestas realizadas** ponían de manifiesto una fuerte sensibilización de la población ante los problemas ambientales y de contaminación, se impuso como reto principal apoyar a la población a cambiar el vehículo privado por medios más sostenibles.
- La consecución de este objetivo se encontraba condicionada a superar **diferentes etapas**: identificar las necesidades, prácticas actuales y las dificultades experimentadas; evidenciar las motivaciones, frenos y aceleradores de la acción; proponer soluciones adaptadas a las expectativas; elaborar una comunicación atractiva; acompañar a los usuarios en los cambios de hábitos; y modificar las propuestas en función de la evolución de la demanda.
- Fruto de todos estos trabajos y de la diagnosis de las necesidades de transporte, una de las primeras decisiones fue **ampliar los horarios del bus de enlace** con objeto de tener en cuenta las necesidades de los trabajadores comerciales.
- Con el tiempo, también **se han introducido nuevas formas de bono para los trabajadores** del ayuntamiento y de la entidad metropolitana -una para el aparcamiento disuasorio y otra para el bus domicilio-trabajo (1 ida/vuelta por día trabajado)-, asumiendo los costes de los títulos de transporte ambas entidades. Estas medidas se ampliarán progresivamente al resto de trabajadores/as del sector privado.

Creación de la figura del gestor y elaboración del plan de movilidad

ING (Bélgica)

- Dada la necesidad de optimizar los desplazamientos del domicilio al trabajo y los desplazamientos profesionales, la empresa ING en Bélgica inició en el año 2001 un proyecto para poner en marcha la figura del Gestor de movilidad (*mobility manager*).
- Las **tareas principales** que tenía encomendadas eran las de promocionar transportes “alternativos” al vehículo privado (coche compartido, bicicleta, peatones, etc.) y la de introducir nuevas formas de organización del trabajo (videoconferencia, teletrabajo, etc.).
- Esta **empresa fue pionera en Bélgica**, ya que hasta finales del año 2004 no se introdujo en Bélgica la obligación de elaborar un plan de desplazamiento en todas las empresas con más de 200 trabajadores/as, obligación que en el año 2006 se amplió a las empresas con más de 100 trabajadores.
- Las **funciones del *mobility manager*** tenían características multidisciplinares: centralizar la recogida de información, analizar y llevar a cabo una diagnosis de la movilidad, definir un plan de acción, implantar las acciones acordadas, servir de centro de información y sensibilización, y llevar a cabo la evaluación del funcionamiento de dichas medidas.
- Para realizar estas tareas, el gestor cuenta con el **apoyo tanto de la empresa como de los sindicatos**, y se le da una gran importancia a la concertación de las medidas a aplicar. El **Plan de acción** se aplica en función del tipo de actividad de la empresa, el perfil del personal, la localización y accesibilidad, etc.
- Desde que se creó la figura del *mobility manager*, el porcentaje de trabajadores/as que se desplazan al trabajo en coche privado ha ido disminuyendo progresivamente hasta el 12%, mientras que el porcentaje de los que lo hacen en transporte colectivo ha ido aumentando de forma constante.

Mejora del acceso de los trabajadores/as en transporte público colectivo

Aeropuerto de Bruselas (Bélgica)

- La empresa Brussels International Airport Company (BIAC) es la operadora del Aeropuerto de Bruselas y, entre otras funciones, se encarga de **gestionar la movilidad de trabajadores/as y pasajeros/as**.
- Uno de los objetivos de su política es **mejorar la relación entre transporte público y transporte privado**, para conseguir que la utilización del primero pase del 15% actual al 40% en el año 2015.
- Para lograrlo, **se han impulsado varios proyectos**. En primer lugar, el Plan Pegasus, con la colaboración de la empresa de transporte del gobierno flamenco De Lijn, para **mejorar el acceso en autobús público**, ya que el 50% de los empleados vive en un radio de 20 km del aeropuerto. Actualmente hay 13 líneas de autobús que conectan las distintas regiones que circundan el aeropuerto, lo que ha contribuido a reducir las congestiones al disminuir el número de desplazamientos diarios en coche en unos 18.000.
- Por otro lado, el Proyecto Diabolo, que se inició con un estudio sobre la movilidad de los trabajadores/as para **conectar zonas de Amberes con el aeropuerto mediante el ferrocarril**. Este proyecto también se propone mejorar los trenes de cercanías, crear carriles bici, hacer política de aparcamiento que favoreciera bicicletas y motos, incentivar el uso del coche compartido entre las empresas, títulos gratuitos de transporte, etc.
- Con respecto a la **gestión del aparcamiento**, la prioridad es que los pasajeros/as puedan llegar a las proximidades del aeropuerto y que los trabajadores/as utilicen autobuses de enlace. Las empresas deben pagar el aparcamiento por cuenta de los trabajadores/as, y se actúa contra el estacionamiento indebido.

Gestión integral sostenible de la movilidad de los trabajadores/as

Volvo (Bélgica)

- En el año 1965 se inauguró una nueva unidad belga de producción de turismos de la empresa Volvo en la región de Oudenaarde. El desplazamiento cotidiano de trabajadores/as hizo necesario crear un **servicio de autobuses de empresa**.
- En la primera fase se llevó a cabo un **estudio de viabilidad** para comprobar el potencial de cambio, mediante la encuesta de personal (sistemas de transporte, nivel de satisfacción, necesidades, etc.). Se creó una comisión de tutoría con representantes de los trabajadores/as, empresas de transporte, dirección del puerto, los gobiernos local, regional y nacional. Finalmente, se consensuó un **Plan de acción** que recogía la necesidad de nombrar a un coordinador de tráfico.
- Los **objetivos principales** eran reducir el kilometraje realizado, no generar una discriminación negativa (no hay penalizaciones, no hay gratificaciones para bicis, etc.), garantizar asesoramiento personalizado a los trabajadores/as, mejorar el servicio de autobuses, otorgar una compensación libre de impuestos por el uso de la bicicleta, etc.
- Como **actuaciones principales** cabe destacar que se introdujeron nuevas líneas de bus, además de estudiar la posibilidad de crear también nuevas rutas; se crearon aparcamientos reservados para el coche compartido (con conexión a una base de datos y control del uso indebido de estos lugares); se apoyó la flexibilización horaria y se impulsó un proyecto piloto de teletrabajo, entre otras medidas.
- Cambiar a medios alternativos de transporte es más fácil si se está descontento con el medio de transporte habitual, por lo que se procedió a **reducir el número de plazas de aparcamiento**.
- Los **factores clave** para introducir estas actuaciones fueron el apoyo necesario de la oficina de movilidad; la implicación de los trabajadores/as, el apoyo de las administraciones, la comunicación integrada, el trabajo que lleva a cabo la oficina de movilidad y la continuidad y adaptación del plan de movilidad.

Creación de caminos sostenibles y seguros al lugar de trabajo

Friburgo (Alemania)

- La ciudad de Friburgo tiene una población de 215.000 habitantes (más 400.000 en su periferia) y ocupa una superficie de 15.300 hectáreas.
- La política de movilidad aplicada por las autoridades de la ciudad y su área metropolitana ha fomentado en los últimos años los desplazamientos sostenibles y la mejora del transporte público colectivo.
- Entre las actuaciones llevadas a cabo destacan la ampliación de la red de autobús y tranvía, y también la de carril bici; la introducción del billete integrado, transferible y familiar; la peatonalización del centro urbano y la implantación de zonas 30; y la creación de aparcamientos en la periferia de la ciudad, y zonas de *bike&ride* y *park&ride*.
- Con relación a los desplazamientos de los trabajadores/as, se está apoyando la implantación de programas de movilidad en las empresas, se realizan actuaciones de motivación de los empresarios y se otorgan certificados para premiar a las empresas que actúan en favor de la movilidad sostenible.
- En el caso concreto del Ayuntamiento de Friburgo, se ha creado un "billete de trabajo" financiado para fomentar el transporte público colectivo, y se ha convertido en aparcamiento de pago la zona de estacionamiento municipal.
- En el año 1991 sindicatos y comités de distintas empresas crearon el grupo "Por caminos sostenibles al trabajo", con el doble objetivo de fomentar la movilidad sostenible en los polígonos industriales y crear programas de transporte sostenible.
- En este grupo participan más de 20 empresas (predominan las grandes empresas), el gobierno municipal, instituciones de la zona, operadores de transporte y grupos medioambientales de las propias empresas. Una vez al mes se reúnen para compartir información, impulsar nuevos programas, incorporar nuevas industrias y coordinar planes de acción.
- Algunas de las medidas aplicadas son el apoyo al coche compartido, la introducción de un billete de transporte integrado en la región, y la creación el año 2002 del sello de movilidad sostenible.
- Se ha mejorado también de forma sustancial el transporte público colectivo, tanto en lo que se refiere a la rapidez y frecuencia del servicio (los autobuses y tranvías tiene prioridad de paso en la circulación), como a la accesibilidad y equipamiento de las paradas.
- El gobierno municipal financia el billete, así como el servicio nocturno de taxi en la periferia que conecta con las estaciones de autobús y tranvía.

**La movilidad
al trabajo
+ sostenible**

**35 experiencias
y buenas prácticas**