

## EL BUS D'EMPRESA

Els autobusos d'empresa permeten realitzar els desplaçaments entre els habitatges i els centres de treball en bones condicions de qualitat, seguretat i confort.

El potencial del servei de bus d'empresa no està considerat com caldria en els documents de planificació estratègica de les administracions, on no acostuma a haver-hi cap tipus de referència. Fins i tot, algunes empreses que compten amb aquest servei tampoc en potencien l'ús, i tendeixen, fins i tot, a suprimir-los en alguns casos.

Aquest autobusos són serveis discrecionals reiteratius, la funció dels quals és promoure els desplaçaments in itinere. Es caracteritzen per:

- Adaptació de la freqüència als horaris d'entrada i sortida dels centres llocs de treball.
- Ús exclusiu pels desplaçaments laborals (in itinere).
- Parada a les portes principals de les empreses o administracions públiques usuàries.
- Recollida del passatge a prop dels domicilis o d'intercanviadors de transport públic col·lectiu.
- Trajectes amb poques parades.
- Velocitat comercial més competitiva que el bus públic urbà.
- Finançament total o parcial a compte de l'empresa o administració usuària.

## L'OPORTUNITAT DE L'ÚS COMPARTIT DELS AUTOBUSOS D'EMPRESA



secretaria de política territorial  
i del barcelonès

CCOO de Catalunya  
Via Laietana, 16  
08003 Barcelona  
[www.ccoo.cat/sostenibilitat/](http://www.ccoo.cat/sostenibilitat/)  
Tel. 934812906

Amb la col·laboració de



I el suport de



secretaria de política territorial  
i del barcelonès

## UN SERVEI BEN VALORAT

Existeix una contradicció entre la tendència de certes empreses a reduir les despeses que implica aquest servei i la necessitat d'implementar-lo per a superar les mancances del model de mobilitat. Als darrers anys s'han extingit algunes línies de bus d'empresa. Però, al mateix temps, el treball dels representants sindicals ha consolidat altres serveis, arribant tant a ampliar-ho com a implantar-ho allà on no hi existia.

Els intents d'eliminació de l'autocar d'empresa responen a l'obstinació per reduir despeses d'exploració sense una valoració acurada. S'intenta un trasllat íntegre dels costos dels desplaçaments cap als treballadors/es, incrementant el riscs de patir accidents de trànsit (el més greu des del punt de vista laboral) i augmentant els impactes ambientals sobre els entorns urbans.

Els i les usuàries del bus d'empresa traslladen en la majoria de casos una satisfacció en relació al confort i la seguretat dels vehicles, tot i que apareixen noves demandes, com la connectivitat per a dispositius mòbils. La puntualitat sempre apareix com un aspecte a millorar. També caldria revisar els itineraris establerts, a partir dels canvis en els hàbits de residència dels treballadors/ores o de modificacions en la xarxa viària o el transport públic.

Hi ha un aspecte a millorar que afecta a les empreses amb un major volum de treballadors/es: les distàncies entre els punts de parada dels autocars i els llocs de treball. Les instal·lacions amb superfícies extenses obliguen a fer recorreguts a peu força llargs, que requereixen, fins i tot, a creuar zones d'aparcament de vehicles particulars. Caldria analitzar aquest punt i corregir-lo, a partir de petits canvis en la gestió dels espais que podrien facilitar la utilització del servei de bus.

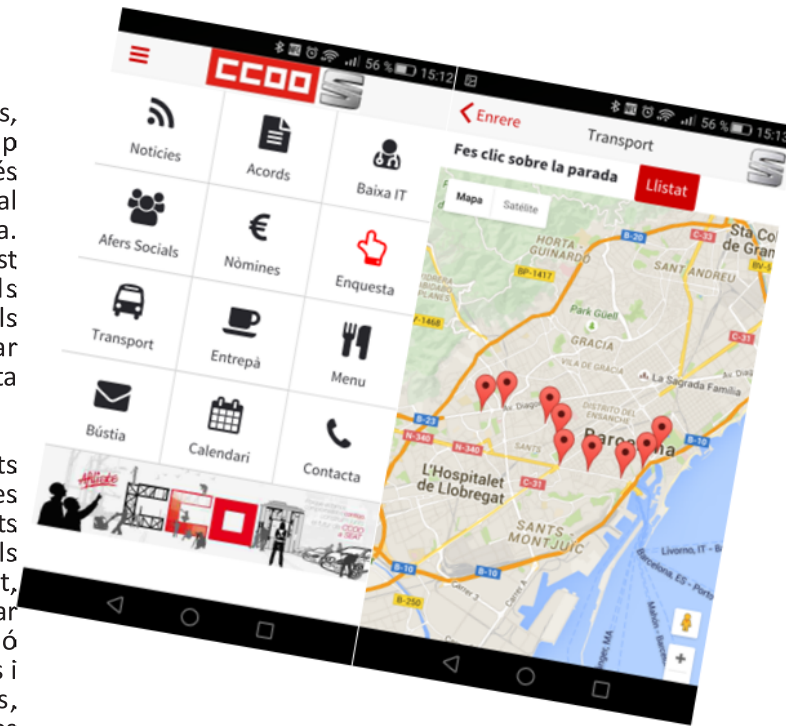


## PROPOSTES DE CCOO DE CATALUNYA

L'autobús d'empresa ha tingut el seu origen, en molts casos, en el trasllat de l'activitat productiva dels nuclis urbans cap a polígons industrials. Això ha generat situacions on només la plantilla afectada per la reubicació té el dret garantit al seu ús, mitjançant conveni, acord o pacte amb l'empresa. Noves incorporacions a les plantilles no gaudeixen d'aquest dret reconegut. En la majoria dels casos, els treballadors/ores subcontractats no poden utilitzar els serveis de bus de l'empresa principal. Cal reivindicar enèrgicament la seva ampliació a tothom, i corregir aquesta veritable discriminació.

Les xarxes de transport públic tenen limitacions evidents a l'hora d'atendre el ventall de torns de treball i de dies laborables de cada empresa o administració. Els documents de planificació de la mobilitat als polígons industrials s'haurien de tenir en compte tots els modes de transport, incloent compartir el vehicle particular, l'ecomobilitat (anar a peu o amb bici) i el bus d'empresa. Aquesta planificació ha de considerar també els beneficis socials, ambientals i econòmics dels serveis d'autobusos discrecionals, especialment a l'hora de definir les infraestructures viàries associades (parades, zones de gir, prioritat semafòrica, senyalització, connectivitat amb el transport públic, etc.).

Una de les principals demandes detectades en relació al bus d'empresa consisteix en el seu ús compartit entre diferents centres de treball. La proposta es planteja tant entre representants d'empreses i administracions que compten amb aquest servei, com entre els treballadors/ores d'empreses subcontractades.



Existeixen diverses plataformes digitals per compartir vehicles particulars. Però hi ha una aplicació dissenyada per donar servei a usuaris/àries de busos d'empresa, que ja es fa servir a l'Estat amb bons resultats però que no ha arribat a Catalunya. El seu desenvolupament immediat als nostres polígons industrials seria perfectament possible, donat que ja existeix l'eina per fer-ho i el seu cost operatiu és força reduït. Aquest tipus d'iniciatives haurien de ser impulsades dins les empreses i administracions per a fer evolucionar el transport cap a fites més sostenibles i segures.

Des de CCOO de Catalunya també hem contribuït a la integració de les TIC a la mobilitat sostenible. Es tracta del disseny d'aplicacions per a dispositius mòbils, amb informació útil i actualitzada sobre els recorreguts, parades i horaris de pas de les línies d'autobús. Aquestes apps han de constituir noves eines al servei de les diferents necessitats de comunicació que es generen al centres de treball, pel que han de ser impulsades pels nostres representants sindicals per donar un millor servei als treballadors/ores.