GUIA COMARCAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

L'ACCÉS SOSTENIBLE DELS TREBALLADORS I TREBALLADORES ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL

VALLÈS OCCIDENTAL

CCOO

Vallès Occidental

CONTINGUTS

1 L'ACCÉS DELS TREBALLADORS A LA FEINA
Les raons i els impactes de la manca de sostenibilitat 4
El dret dels treballadors a una mobilitat sostenible 7

2 LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS AL VALLÈS OCCIDENTAL
La implantació territorial dels polígons 8
L'oferta de transport i d'infraestructures 13
Els hàbits de mobilitat 14

3 ELS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL VALLÈS OCCIDENTAL (ESTUDI DE CASOS)
Can Sant Joan 16
Polígons del sud de Terrassa 18
Polígon Can Mitjans 20
Polígons de Castellbisbal i Rubí 22
Polígons de Polinyà i Palau-Solità i Plegamans 24
Polígons del sud de Sabadell i de Sant Quirze del Vallès 26
Polígon Santiga 27

4 FEM INTERVENCIONS I PROPOSTES D'ACCIÓ SINDICAL 28

5 INFORMACIÓ DE SUPORT 32

MOBILITAT SOSTENIBLE?

L'automòbil s'ha convertit en un element omnipresent en el paisatge de les ciutats i en tot el territori. Tot sembla que giri al voltant del vehicle privat.

Els nuclis urbans han crescut i s'han dispersat pel país donant per fet que l'automòbil sempre resol les necessitats de desplaçament de les persones. Els polígons industrials s'han situat a la perifèria de les ciutats sense tenir en compte la disponibilitat de serveis de transport públic col·lectiu per a accedir-hi.

Així, la mobilitat de molts ciutadans passa a ser un veritable maldecap individual i social ja que, sovint, l'única forma de resoldre l'accés a aquests polígons és disposar de vehicle privat a motor.

Aquest model de mobilitat comporta problemes d'exclusió laboral, d'accidentalitat viària, de contaminació, de consum ineficient d'energia i, sobretot, de pèrdua de temps i qualitat de vida dels treballadors. És, per tant, un model clarament insostenible i insegur a mitjà i llarg termini.

Corregir-ne els problemes depèn de tots. És una responsabilitat compartida ja que la major part de les actuacions que es poden dur a terme per avançar no depenen d'un sol agent social o econòmic, sinó que s'han de dur a terme a partir de la col·laboració i la cooperació de tots els sectors que hi estan implicats: l'Administració, les empreses, els sindicats i, també, els treballadors.

Canviar és possible. Implantar progressivament un model de mobilitat més sostenible i segur és, sobretot, necessari.

1 L'ACCÉS DELS TREBALLADORS A LA FEINA

Les raons i els impactes de la manca de sostenibilitat

Fer del vehicle privat a motor el principal mitjà de transport per accedir al lloc de treball és una font de problemes ambientals, socials i econòmics, tant per a la persona com per al conjunt de la societat.

Un model de mobilitat individual basat en l'ús quotidià i obligat de l'automòbil és excloent, insegur, car, ineficient, improductiu, contaminant i, en general, és una font de malestar i de pèrdua de qualitat de vida.

És **excloent** perquè perjudica laboralment les persones que no tenen cotxe o permís de conduir. Les dones són un d'aquests col·lectius perquè tenen menys accés al vehicle privat. Quan no hi ha servei de transport públic col·lectiu que permet accedir al lloc de treball i l'única possibilitat és fer-ho en vehicle privat, molts treballadors es veuen obligats a renunciar a la feina.

La majoria de polígons industrials es troben en aquesta situació. Estan allunyats dels nuclis urbans i no compten amb una xarxa de transport públic que els comuniqui amb els pobles i ciutats més propers.

En el conjunt de l'Estat espanyol gairebé un 30% dels habitatges no tenen cotxe, i prop d'un 50% dels majors d'edat no disposen de permís de conduir.

És **insegur** perquè afegeix un factor de risc laboral als treballadors. Conduir en situació de cansament per falta d'hores de descans, o de tensió per les congestions viàries, augmenta el risc d'accident viari per als qui es desplacen habitualment en cotxe. Es tracta d'accidents que es produeixen *in labore*, és a dir, treballant, o *in itinere*, desplaçant-se cap o des del centre de treball.

A l'Estat espanyol, cada any hi ha uns 40.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" (al voltant d'un 40% del total d'accidents), en els quals hi moren prop d'un miler de persones. Un de cada nou accidents laborals que causen baixa a Espanya és de trànsit.

Evolució dels accidents *in itinere* a Catalunya

És **car** perquè exigeix als treballadors una inversió econòmica important per cobrir les despeses associades a l'ús habitual del vehicle privat a motor: carburant, manteniment, peatges, aparcament, multes... i, sovint, les millores de la negociació col·lectiva en matèria salarial i de reducció de jornada s'acaben invertint en el desplaçament al centre de treball. El cost, però, no és només individual, sinó també col·lectiu, ja que l'elevat consum de petroli, els accidents de trànsit, la contaminació, etc. representen un impacte econòmic molt gran per al conjunt del país.

És **ineficient** perquè la mobilitat es basa sobretot en el consum de carburant derivat del petroli. El motor de combustió dels vehicles només aprofita al voltant d'un 20% de l'energia que conté la gasolina o el gasoil, mentre que la resta es perd en forma de calor.

A més, molts dels treballadors es desplacen sols, cosa que incrementa el consum d'energia diari per persona. Moure's en transport públic o, si més no, compartir el cotxe, redueix molt el consum i millora l'eficiència energètica individual.

A l'Estat espanyol, el desplaçament de persones en vehicle privat representa un 50% del total del consum d'energia del transport per carretera. Més, fins i tot, que el transport de mercaderies.

A la Regió Metropolitana de Barcelona l'ocupació mitjana del vehicle privat és d'1,2 individus/vehicle en els desplaçaments quotidians.

<u>improductiu</u> perquè el temps invertit diàriament en desplaçaments no genera cap benefici productiu i comporta, a més, molts costos econòmics individuals i col·lectius. Les congestions causades per la concentració de vehicles en determinades hores del dia agreuja encara més aquest problema.

El gran espai que es dedica a aparcar vehicles privats als polígons industrials i a l'interior de les empreses també és improductiu, ja que es tracta d'un sòl sense cap tipus d'ús i aprofitament actiu.

El temps total que es perd als estats de la Unió Europea (UE-15) en els embussos equival entre un 0,5 i un 1% del producte interior brut (PIB). Uns 1.000 milions d'euros.

<u>contaminant</u> perquè el consum de combustible genera una gran quantitat de gasos i compostos de tot tipus. Els òxids de nitrogen, les partícules sòlides, els hidrocarburs, el monòxid de carboni i el diòxid de sofre en són els principals. El transport a motor també genera una gran quantitat de gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO_2, que potencia l'efecte d'hivernacle i el canvi climàtic.

Els embussos i les congestions viàries també tenen un impacte negatiu molt rellevant, ja que la combustió ineficient dels carburants genera més concentració d'emissions.

Cada vehicle privat crema quasi l'equivalent a una tona de petroli a l'any, de manera que durant la seva vida útil -uns 150.000 km, de mitjana-, haurà emès uns 27.000 kg de CO_2.

Ara bé, de tots els impactes ambientals i socials que causa la mobilitat en vehicle privat, el principal és la **<u>pèrdua de qualitat de vida i de benestar</u>** dels treballadors i dels ciutadans, en general. La contaminació, el soroll, la tensió i la reducció de temps de lleure o de descans afecten la salut física i psicològica de les persones, alhora que en redueixen la capacitat de treball.

Comparació de les emissions entre el cotxe i l'autobús (per passatger i per km)

Compost	Cotxe	Autobús
CO_2 (diòxid de carboni)	240	70
CO (monòxid de carboni)	21	1
HC (hidrocarburs)	2,9	0,5
NO_x (òxids de nitrogen)	1,5	0,9

Font: Unió Internacional del Transport Públic (UITP)

El dret dels treballadors a una mobilitat sostenible

Moure's de forma sostenible i segura és un dret dels treballadors.

Reconèixer els perjudicis socials, econòmics i ambientals d'unes pautes de mobilitat basades en l'ús a gran escala de l'automòbil és fonamental per canviar el model i corregir els problemes que en deriven.

Tothom hi surt guanyant en aquest procés:

- Els treballadors, perquè estalviem temps i diners, guanyem hores de lleure i descans, reduïm el risc d'accident i evitem la discriminació laboral dels qui no tenen accés al cotxe.
- Les empreses, perquè augmenten la productivitat i redueixen el nombre de baixes i les despeses laborals associades.
- Les administracions, perquè contribueixen a millorar la qualitat de vida dels treballadors i a disminuir els costos socials -accidentalitat, exclusió laboral-, ambientals -contaminació, soroll, ineficiència energètica- i econòmics de la mobilitat insostenible.

Des d'aquesta perspectiva, el dret a una mobilitat sostenible i segura no equival a disposar de més infraestructures viàries que permetin accedir en vehicle privat a qualsevol indret del territori. Vol dir posar a l'abast dels treballadors mitjans de transport i sistemes de desplaçament que els permetin accedir al seu lloc de treball de la forma més equitativa, segura, econòmica i eficient possible.

L'acció sindical es converteix així en un instrument fonamental. Cal tenir en compte que, sovint, alguns dels beneficis que aconsegueixen els treballadors mitjançant la negociació col·lectiva -com pot ser la reducció del nombre total d'hores anuals laborables i/o l'increment salarial- s'acaben perdent a causa de la inversió de temps, salut i diners que han de fer diàriament per arribar a la feina.

2 LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS AL VALLÈS OCCIDENTAL

La implantació territorial dels polígons

Una comarca metropolitana. El Vallès Occidental juntament amb les comarques del Barcelonès, l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme i el Vallès Oriental, formen la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest fet significa que aquestes comarques es troben en un territori on les intensitats de relacions econòmiques, industrials i laborals són molt importants.

Aquest és un dels factors que explica que el Vallès Occidental, a més de la indústria manufacturera pròpia, en els darrers trenta anys hagi estat receptora d'activitats industrials descentralitzades de Barcelona i dels municipis propers, així com de noves empreses procedents de l'estranger o de nova creació.

El creixement industrial s'ha vist afavorit també per l'existència d'una població ben preparada i amb una important tradició de treball en activitats industrials, i pels baixos preus del sòl, en comparació als del Barcelonès. Això no obstant, la terciarització creixent de les economies desenvolupades ha comportat en l'estructura empresarial dels polígons un procés de substitució de la producció industrial pel sector serveis i, per tant, una diversificació de l'activitat econòmica localitzada en aquestes àrees.

Entre els anys 1997 i 2002 s'han generat 3.500 nous llocs de treball en el sector industrial, i entre 450 i 900 nous establiments industrials.

Situació dels polígons industrials al Vallès Occidental

- Poblament
- Infraestructures viàries

Xarxa ferroviària:

- Xarxa ferroviària de viatgers, FGC (Vallès Occidental)
- Xarxa ferroviària de viatgers, RENFE (Vallès Occidental)
- Xarxa ferroviària de mercaderies (Vallès Occidental)
- Xarxa ferroviària (altres comarques)
- Límits municipals
- Límit comercial
- Polígons industrials

La proliferació de polígons industrials ha donat lloc a una especialització del territori. La tendència és a localitzar les activitats humanes (indústria, serveis, residència, oci, etc.) en espais diferents i separats físicament. En aquest procés, els pobles i les ciutats han expulsat les activitats industrials tradicionals; Terrassa i Sabadell en són el principal exemple havent fet desaparèixer els espais industrials a l'interior de les zones urbanes i reconvertint-los en habitatges.

A finals del 2006 hi havia 177 polígons industrials a la comarca. El gruix dels polígons industrials es localitza en els municipis de la plana seguint els eixos viaris de la comarca. A grans trets es poden identificar els corredors industrials més importants a l'eix de la Riera de Caldes, del riu Ripoll, de la riera de les Arenes i del corredor de la B-30.

Els primers polígons industrials daten de finals dels anys seixanta o principis dels setanta del segle XX. Aquests polígons es caracteritzen per estar localitzats en zones externes a la ciutat i deslligats de les zones urbanes consolidades. Molts d'aquests polígons apareixen inicialment de manera desordenada en sòls rurals i s'acaben transformant en polígons industrials.

L'especialització industrial per municipis. Tot i l'existència de polígons industrials arreu del territori, es pot parlar de municipis especialitzats en el sector industrial, que es converteixen en centres d'atracció diària per a molta població que hi treballa.

Els municipis més grans de la comarca concentren bona part dels llocs de treball a la indústria i, per tant, són nuclis receptors i emissors de població. Aquest és el cas de Terrassa i de Sabadell.

Altres, com Barberà del Vallès, Castellbisbal, Montcada i Reixac, Palausolità i Plegamans, Polinyà i Santa Perpètua de Mogoda són municipis de nova industrialització que han acollit deslocalitzacions industrials d'empreses inicialment ubicades a Barcelona i a les poblacions més importants de la comarca. Es tracta de municipis que atrauen població ocupada en aquests sectors d'activitat i, per tant, reben diàriament fluxos importants de població.

També hi ha altres municipis que es caracteritzen per ser àmbits emissors de treballadors, és a dir, nuclis on la població que hi viu i que està ocupada en el sector industrial és molt superior al nombre de llocs de treball que hi ha. Per aquest motiu, molts treballadors s'han de desplaçar diàriament als municipis dels polígons industrials on treballen. El cas més representatiu és el de Badia del Vallès.

La majoria de municipis del Vallès Occidental tenen més població ocupada que hi resideix que llocs de treball en el sector industrial. Aquest fet ajuda a explicar la gran quantitat de desplaçaments intermunicipals que es produeixen diàriament a la xarxa viària comarcal.

Sant Llorenç Savall
Castellar del Vallès
Sentmenat
Terrassa
Sabadell
Rubí
Ripollet
Montcada i Reixac
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès
Castellbisbal
Martorell
Olesa de Montserrat
Esparraguera
Collbató
Sant Esteve Sesrovires
Sant Andreu de Llavaneres
Vacarisses
Sant Quirze del Vallès
Sant Feliu de Llobregat
Molins de Rei
Abrera
Gelida
Sant Esteve de Palautordera
Llinars del Vallès
Sant Pere de Vilamajor
Sant Fost de Campcentelles
Sant Antoni de Vilamajor
Cànoves i Samalús
Granollers
Canovelles
Les Franqueses del Vallès
Vallgorguina
Vallromanes
Montornès del Vallès
Parla
Sant Esteve de Palautordera
Sant Pere de Vilamajor
Sant Fost de Campcentelles
Sant Antoni de Vilamajor
Cànoves i Samalús
Granollers
Canovelles
Les Franqueses del Vallès
Vallgorguina
Vallromanes
Montornès del Vallès
Parla
Límits municipals
Límit comarcal
ESPECIALITZACIÓ INDUSTRIAL PER MUNICIPIS
Gran concentració de treballadors al sector industrial (Sabadell i Terrassa)
Receptors de treballadors del sector industrial
Emissors de treballadors del sector industrial
Llocs de treball industrial localitzats en el municipi
Població ocupada en la indústria que viu en el municipi

L'oferta de transport i d'infraestructures

Polítiques públiques en favor del vehicle privat. L'oferta de transport a la comarca ha afavorit l'ús del vehicle privat per accedir a la feina. Des dels anys seixanta del segle XX les polítiques públiques han prioritzat la construcció d'eixos viaris de gran capacitat que han donat lloc a una xarxa densa d'autopistes i han generat una dependència accentuada del cotxe.

La construcció, el 1969, de la primera autopista que passa per la comarca va encetar un període d'inversions en infraestructures per al vehicle privat que ja fa gairebé quaranta anys que dura. Aquesta xarxa viària de gran capacitat podria augmentar si finalment es construeix l'autopista coneguda com a Quart Cinturó, que ha de connectar la comarca amb el Baix Llobregat i amb el Vallès Oriental.

La Regió Metropolitana de Barcelona és l'àrea urbana europea que té una dotació més important en quilòmetres de xarxa viària, tant per habitant com amb relació a la superfície.

Aquest fet contrasta amb la falta de noves infraestructures ferroviàries. El disseny bàsic de la xarxa de trens data del segle XIX, en el cas de la Renfe, i de principis de segle XX, en el cas dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). En els darrers quaranta anys les úniques ampliacions de la xarxa ferroviària a la comarca han estat la modificació de la línia de Sabadell a Barcelona de FGC per a construir el bucle de la Universitat Autònoma de Barcelona l'any 1994; l'entrada en servei, el 2005, de la línia R-7 de Renfe Barcelona-Cerdanyola Universitat-Martorell; i, en aquests moments, s'estan allargant les línies de FGC a les ciutats de Terrassa i Sabadell.

Aquesta xarxa ferroviària té, a més, una estructura radial en relació amb Barcelona. Per tant, es tracta d'una oferta que no respon a les noves necessitats d'accessibilitat que han sorgit a la comarca, cosa que dificulta les connexions intracomarcals i descuida l'accés als polígons industrials.

La xarxa d'autobús també té dèficits importants per a garantir un bon servei d'accés al treball, tant pel que fa a l'oferta com a les freqüències de pas. Manca, a més, una coordinació horària entre els diversos mitjans de transport públic que faciliti fer transbordaments i reduir el temps de viatge. Finalment, les parades són absolutament deficitàries pel que fa a confort, informació, seguretat i accessibilitat

Els hàbits de mobilitat

La dependència del cotxe privat. Els hàbits de mobilitat de les persones que han d'accedir als polígons industrials depèn de les possibilitats d'ús dels diferents mitjans de transport. Al Vallès Occidental les possibilitats d'accedir als polígons amb mitjans de transport alternatius al cotxe són molt limitades.

Les causes que expliquen aquest fet són diverses:

- la poca oferta de transport públic col·lectiu,
- el fet de donar prioritat a les infraestructures viàries,
- el retrocés de l'autocar d'empresa,
- la manca d'itineraris segurs per a vianants i bicicletes des dels nuclis urbans i les estacions de tren.

Així, malgrat que la població de la comarca es considera més "vianant" que "conductora", la manca d'alternatives al cotxe obliga molts treballadors a convertir el vehicle privat en el seu sistema de transport preferent.

El principal mitjà que es fa servir per accedir als polígons industrials és el vehicle privat, amb valors d'ús superiors al 85%. Si a aquests s'hi sumen les persones que es desplacen en vehicle privat com a acompanyant, l'ús del cotxe supera amb escreix el 90%.

Els col·lectius més afectats són **els joves, les dones sense formació i els immigrants**, així com també els **estudiants en pràctiques**, en ser els que disposen de menys possibilitats de fer servir un cotxe. Per això, són els que majoritàriament hi accedeixen compartint cotxe i amb mitjans no motoritzats, malgrat el sobrecost que això suposa: més temps i més inseguretat en el desplaçament.

Com se senten les persones amb relació a la seva mobilitat al Vallès Occidental?

Únicament vianant	Més vianant que conductor	Tant vianant com conductor	Més conductor que vianant	Únicament conductor
30,6%	14,3%	29,7%	17,6%	4,6%

En canvi, quin sistema de transport utilitzen de forma preferent?

A peu	Transport públic	Vehicle privat com a conductor	Vehicle privat com a acompanyant
17,4%	14,9%	41,8%	25,8%

Font: Pla director de mobilitat de la RMB, ATM

Segons dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF), la ràtio d'utilització del transport públic/transport privat en els desplaçaments interns al Vallès Occidental és de 0,16, una xifra molt baixa que contrasta amb la del Barcelonès, un 1,44, on es fan més desplaçaments en transport públic que en privat.

El trànsit i la qualitat de l'aire

El Vallès Occidental és una de les comarques de la Regió Metropolitana de Barcelona amb un índex de contaminació més elevat, motivada sobretot per les emissions del trànsit. Per aquest motiu, el passat mes de desembre del 2006, el Govern de la Generalitat va publicar al DOGC l'anunci d'informació pública del Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire als quaranta municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat, definits pel Decret 226/2006, de 23 de maig, com a zona de protecció especial.

Aquest Pla s'ha elaborat arran dels valors límits de qualitat de l'aire definits per la Unió Europea per tal de preservar la salut de les persones i el medi. En cas de superar aquests valors els organismes competents de cada país han de redactar plans d'actuació per restablir-ne la qualitat.

El decret aprovat estableix que s'ha de constituir una comissió interdepartamental (constituïda pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament de Salut, el Departament de Treball i Indústria, i el Departament de Medi Ambient i Habitatge) per a elaborar el pla d'actuació. Les fonts considerades són les activitats industrials, les activitats energètiques, les activitats extractives, el transport terrestre (urbà, interurbà i a les carreteres principals), el transport marítim, el transport aeri i el sector domèstic.

El Pla d'actuació associat a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric obligarà els centres de treball de les empreses privades de més de 500 treballadors/es, i de l'Administració pública de més de 200 treballadors/es, a elaborar plans de mobilitat d'empresa.

3 ELS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL VALLÈS OCCIDENTAL

ESTUDI DE CASOS

CAN SANT JOAN

Localització: Sant Cugat del Vallès i Rubí.
Any d'inici de l'experiència: 2005.
Iniciativa: vuit seccions sindicals de CCOO de les empreses: Banc de Sabadell, Catalana de Occidente, EDS, FMC Foret, GFT, HP, Sharp i Winterthur.
Àmbit: 40 empreses, 9.000 treballadors/es.

- L'any 2005, les seccions sindicals i els comitès d'empresa de CCOO van constituir una coordinadora de treballadors/es del polígon per buscar plegats solucions a un problema global que afectava totes les empreses del polígon.

- Fruit de les reunions es va decidir fer una enquesta per a conèixer els hàbits de mobilitat dels treballadors i de les treballadores. A partir dels resultats es van elaborar propostes per fomentar la mobilitat sostenible i segura per accedir al polígon.

- L'enquesta incloïa preguntes sobre l'origen del desplaçament, el temps invertit, el mitjà de transport utilitzat, el coneixement de l'oferta de transport públic per accedir al polígon, etc. Mitjançant les 1.100 enquestes realitzades es van detectar els dèficits i les dificultats per desplaçar-se a la feina en transport públic i altres mitjans sostenibles, tot i que hi ha un servei de bus llançadora que connecta l'estació de FGC de Cant Sant Joan amb les empreses del polígon.

- Les propostes de planificació i gestió plantejades arran de l'estudi van ser les següents:
  - La realització d'un pla de mobilitat per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible, concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del Pla.
  - La constitució d'una taula de mobilitat, l'òrgan permanent de concertació i negociació dels agents socials, administracions i operadors de transport.
  - L'elecció d'un gestor de mobilitat, responsable del control i l'organització de la mobilitat del polígon.

- Les mesures concretes d'intervenció que es van fer tenien com a objectiu: reduir el temps de desplaçament en transport públic, garantir la connexió entre el lloc de residència i el de treball amb una oferta eficaç de transport públic, fomentar un ús més racional i eficient dels vehicles privats i l'aparcament promovent el cotxe compartit i, sobretot, facilitar l'accés al lloc de treball amb mitjans alternatius als vehicles motoritzats i facilitar-ne la intermodalidat.

- A principis del 2006 es va constituir la Taula de mobilitat, l'objectiu inicial de la qual va ser elaborar el Pla de mobilitat del polígon. En el moment de crear-se es va comptar amb els resultats de les enquestes fetes per Comissions Obreres.

- Després de diverses sessions de treball, el Pla de mobilitat s'ha aprovat el 2007 tot incorporant-hi la majoria de mesures proposades per la coordinadora de treballadors i treballadores de CCOO, per bé que encara no totes.

POLÍGONS IND. DEL SUD DE TERRASSA

Localització: Terrassa.
Any d'inici de l'experiència: 2006.
Iniciativa: projecte de caire municipal, aprovat pel Pla director de la mobilitat de Terrassa. CCOO ha estat membre de la mesa constituïda per discutir i posar en marxa aquest servei.
Àmbit: 400 empreses, 7.000 treballadors/es.

Vehicle privat com a conductor
Vehicle privat com a acompanyant
Transport públic col·lectiu
No motoritzats
Vehicle d'empresa

Propostes realitzades

- Fins ara, s'ha creat un portal d'Internet (Agata) des d'on s'integren els diversos mitjans de transport per arribar als polígons industrials; s'organitzen itineraris perquè les persones puguin veure les diferents possibilitats de transport en funció de l'origen del trajecte i de l'horari; els usuaris poden registrar-s'hi per compartir cotxe, etc.
- S'ha implantat una llançadora connectada amb l'estació de FGC (línia S1) de Les Fonts (Terrassa) amb els tres polígons del municipi. Connectada també amb els transports públics municipals. El finançament d'aquesta línia compta amb la participació d'alguns empresaris d'aquests polígons.

Situació actual

- El treball en aquesta iniciativa encara no ha acabat i actualment se n'està fent el procés de difusió. A més, s'ha encarregat a una empresa consultora que elabori un estudi d'accessibilitat per a fomentar un canvi de mitjà de transport entre els treballadors en favor dels més sostenibles.
- CCOO també està treballant per crear un grup coordinador i estable de representants dels treballadors i treballadores, per discutir i proposar millores al projecte, així com per vigi-

lar-ne la posada en funcionament. La creació d'aquesta coordinadora ha de servir per a discutir i acordar els criteris a introduir en la negociació col·lectiva, perquè en els diferents espais de negociació col·lectiva de les empreses s'acordin mesures que contribueixin a potenciar l'ús d'aquest servei públic i la implantació d'altres mesures.

- També cal acomodar els horaris del transport urbà de Terrassa perquè entre els torns que comencen a les sis del matí i els que acaben a les deu de la nit es pugui fer servir aquesta llançadora.

POLÍGON INDUSTRIAL CAN MITJANS

Localització: Viladecavalls.
Any d'inici de l'experiència: 2005.
Iniciativa: CCOO.
Àmbit: 6 empreses, 3.500 treballadors/es
Agents implicats: Consell Comarcal del Vallès Occidental, CCOO...

- El polígon de Can Mitjans és especialment problemàtic ja que està situat en un coll d'ampolla que arriba a col·lapsar l'autovia de Manresa i ocasiona que els vehicles procedents de zones industrials d'altres poblacions com Vacarisses hagin de suportar retencions.

- A aquesta situació, s'hi afegeix el gran volum de trànsit rodat de mercaderies que, en l'època de màxima producció de l'empresa Sony, arriba a ser d'un camió per minut a l'entrada o sortida de la factoria.

Propostes generals

- Realitzar un estudi de mobilitat mitjançant el Consell Comarcal del Vallès Occidental, que consisteixi en fer entrevistes i enquestes als treballadors i les treballadores, i consultes a les direccions de les empreses, l'Administració pública, els agents socials i d'altres agents participants dels polígons (empreses de serveis i instituts d'educació secundària).

Resultats i situació actual

- Atès que a una distància de menys de 500 metres hi ha una estació de RENFE, CCOO proposa millorar la freqüència de trens i estudiar la possibilitat de prolongar la via fins a la fàbrica Sony perquè les mercaderies es puguin transportar en tren.

- També s'haurà de pavimentar i il·luminar el camí que uneix l'estació amb la factoria per a poder fer aquest tram a peu de manera còmoda i segura.

- A principis del 2006 es va realitzar una campanya de recollida de signatures per a sol·licitar la millora del servei de rodalies, impulsada per CCOO, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya. A l'empresa es van recollir 1.300 signatures dels 2.000 treballadors per a reivindicar un servei ferroviari millor. El desembre de 2006 es va presentar a la Direcció General de Rodalies de RENFE una carta conjunta de CCOO de Catalunya, l'Ajuntament de Viladecavalls i Sony España, SA, perquè els trens de la línia C4 s'aturin en uns horaris i freqüències adaptats als torns de treball de l'empresa.

- En aquest polígon s'ha constituït la coordinadora de mobilitat de CCOO per a impulsar, conjuntament tots els centres de treball, les propostes de mobilitat i l'acció sindical. Un dels acords ja adoptats és que quan s'iniciïn negociacions futures, un dels punts principals a tractar ha de ser la mobilitat dels treballadors i les mesures perquè les empreses en subvencionin totalment o parcialment el cost.

- L'octubre del 2006 va entrar en servei una línia que enllaça les estacions d'autobusos i ferrocarrils de Terrassa amb el nucli de Viladecavalls, i que circula pel polígon de Can Mitjans. La línia té dues funcions: realitzar un servei de transport urbà a Viladecavalls i unir el polígon amb Terrassa, municipi d'on prové bona part dels treballadors. Aquest línia enllaça amb la xarxa d'autobusos urbans de Terrassa, amb els busos interurbans i amb els FGC.

- Així, es fomenta la intermodalitat entre els diversos mitjans, si bé cal modificar els horaris dels transports urbans de Terrassa per a poder facilitar que les persones puguin connectar amb la llançadora de Can Mitjans entre els torns que comencen a les sis del matí i els que acaben a les deu de la nit.

POLÍGONS DE CASTELLBISBAL I RUBÍ

Any d'inici de l'experiència: 2004
Iniciativa: CCOO.
Àmbit Castellbisbal: 310 empreses, 11.200 treballadors/es.
Àmbit Rubí: 463 empreses, 6.500 treballadors/es.

- L'escassa oferta de transport públic per accedir als polígons industrials del sud de Rubí va motivar que CCOO sol·licités l'elaboració d'un pla de mobilitat que havia de contemplar les cinc-centes empreses que hi ha ubicades.

- El Pla, finalitzat l'any 2004, va proposar la posada en marxa d'un servei de bus llançadora per connectar les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat (Hospital General) de Sant Cugat del Vallès i de RENFE de Rubí amb els polígons d'aquesta zona d'activitat productiva.

- A mitjan 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i els ajuntaments de Castellbisbal i Rubí van signar un conveni per implantar un servei de transport públic que abastava els polígons del sud de Rubí i altres de propers, de Castellbisbal. Es tractava de modificar una línia que ja funcionava, coneguda com a "bus sanitari a Rubí", que connectava els nuclis urbans de Castellbisbal i Rubí amb una parada a l'estació dels Ferrocarrils de Generalitat d'aquest darrer municipi, afegint-hi un tram pels polígons. També es va augmentar la freqüència de pas i es van ampliar els horaris, fent-los coincidir amb els laborals.

- Tanmateix, no es va crear un nou servei de bus llançadora exclusiu per a donar servei als polígons ni es va enllaçar la línia amb l'estació de Rodalies RENFE de Rubí, a fi d'ampliar la cobertura territorial i fomentar la intermodalitat, tal com es proposava en el Pla de mobilitat.

- L'any 2006 es va constituir la Taula de mobilitat de la resta de polígons de Castellbisbal –situats prop dels marges del riu Llobregat– i Sant Andreu de la Barca, amb la participació de CCOO i, a principi del 2007, s'hi va aprovar el Pla de mobilitat. Entre altres mesures es proposen tres rutes d'autobús noves que connectin l'estació de FGC de Sant Andreu de la Barca i l'estació de Rodalies Renfe de Castellbisbal amb els diversos polígons industrials de la zona. També es proposen una sèrie d'obres urbanístiques per a adequar itineraris a vianants i ciclistes tot garantint la seguretat i el confort en tot el traçat, a diferència dels actuals, que són molt precaris i perillosos.

Àrea d'estudi del Pla d'accés sostenible a les empreses situades en polígons industrials de la zona sud de Rubí

Plànol de propostes extret del Pla de mobilitat dels polígons industrials de la zona sud de Rubí

Font: Ingeniería de Tráfico S.L. 2004

POLÍGONS DE POLINYÀ I PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS

Any d'inici de l'experiència: 2005.
Àmbit: 641 empreses que ocupen 12.455 treballadors i treballadores.
Agents implicats: Ajuntaments de Sabadell, Polinyà, Palau-Solità i Plegamans i Santa Perpètua, Pacte industrial, Generalitat de Catalunya i CCOO Vallès Occidental.

- L'any 2005, el Centre d'Innovació del Transport (Cenit) de la Universitat Politècnica de Catalunya, l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) de la Universitat Autònoma de Barcelona i l'Institut d'Estudis Territorials (IET) de la Universitat Pompeu Fabra van elaborar un estudi de la demanda de mobilitat als polígons de Polinyà i Palau-Solità per determinar l'oferta de transport públic als polígons i conèixer els hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores. De l'estudi es desprenia que l'accessibilitat estava restringida majoritàriament al vehicle privat i que mancava un servei adequat de transport públic col·lectiu.

- L'any 2006 es va constituir la Taula de mobilitat d'aquests polígons, on hi

ha representades les administracions, les empreses i els agents socials vinculats, entre els quals hi ha Comissions Obreres. La Generalitat va presentar una proposta de prolongació de dues línies de bus interurbanes que ja funcionaven, tot incorporant-hi un tram nou pels polígons industrials de Polinyà i Palau-Solità.

- CCOO va realitzar un estudi sobre el terreny fent una visita als polígons i consultant els treballadors de les empreses per avaluar les dues propostes de bus. D'aquesta iniciativa en van sorgir les valoracions següents:
  - Garantir la intermodalitat amb altres mitjans de transport.
  - Repensar la idoneïtat del tram urbà de la línia que circula per Sabadell.
  - Proposar l'augment de la freqüència de pas.
  - Preveure fer carrils bus per garantir la regularitat i fluïdesa dels busos, principalment a les zones més congestionades.
  - Millorar la seguretat dels accessos a peu a les parades dels busos.
  - Editar una guia informativa explicant les bondats del transport públic i de l'oferta de serveis de les dues línies de bus.
  - Pel que fa a la línia dels polígons de Polinyà, ampliar el recorregut per a donar més cobertura a l'interior dels polígons.

- CCOO ha creat una coordinadora de treballadors per a fer avançar aquest projecte de forma sindical i més propera a les persones, i ha realitzat enquestes als treballadors per donar a conèixer les actuacions que s'estan portant a terme, recollir informació i propostes dels treballadors/es, i ampliar el servei i crear-ne de nous més adaptats a les necessitats horàries perquè siguin una alternativa útil al cotxe.

- De les dues línies inicialment previstes, i després d'un any d'anunciar-les, només es posarà en funcionament la que transcorre parcialment pels polígons de Polinyà.

POLÍGONS DEL SUD DE SABADELL I DE SANT QUIRZE DEL VALLÈS

Localització: Sabadell i Sant Quirze.
Any d'inici de l'experiència: 2005.
Iniciativa: conveni de col·laboració entre l'Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), depenent del Ministeri d'Indústria, l'Institut Català d'Energia (ICAEN) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Des d'un principi hi ha participat també Comissions Obreres del Vallès Occidental.
Àmbit: 1.000 empreses que ocupen 17.500 treballadors i treballadores.

- La dificultat per accedir de manera sostenible i segura als vuit polígons industrials que es concentren en aquesta zona va motivar la redacció d'un pla de mobilitat. Per garantir l'assoliment dels objectius del pla es va constituir la Taula de mobilitat, on hi ha representats els diversos agents socials que intervenen en l'àmbit territorial del pla.

- El gener del 2007 van finalitzar els treballs d'elaboració del pla que contempla, entre altres mesures, millorar l'accessibilitat interna dels polígons, fomentar el transport col·lectiu, així com l'intercanvi modal i la pacificació de la xarxa viària. També es preveu triar un gestor de mobilitat i promoure el vehicle compartit.

- Quan es posi en funcionament el nou servei de bus que es proposa en el pla i que enllaçarà els polígons amb les estacions de FGC i RENFE, s'haurà de fer una campanya de difusió.

POLÍGON SANTIGA

Localització: Barberà del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda.
Any d'inici de l'experiència: 2005.
Iniciativa: projecte Gesmopoli amb una durada prevista de tres anys amb l'impuls d'un partenariat de cinc socis: CCOO, UGT, FESALC, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya i l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, que és qui el lidera. Es tracta d'una iniciativa cofinançada per la Unió Europea.
Àmbit: 293 empreses que ocupen 8.249 treballadors i treballadores.

- El polígon Santiga s'emmarca en el projecte Gesmopoli que es planteja com a experiència pilot per a integrar una sèrie d'actuacions que tenen per objecte la intervenció global i sostenible sobre l'àmbit de la mobilitat als polígons industrials, incidint en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori.

- Es tracta d'un projecte integral i participatiu que planteja un tractament global de la mobilitat als espais industrials mitjançant:
  - la realització de diagnòstics sobre la mobilitat actual.
  - l'elaboració de propostes de futur: passant per la implantació d'una figura específica de gestió, fins a realitzar accions concretes sobre el territori.

- Igualment, fa una aposta decidida per aplicar metodologies de negociació i consens entre els agents presents als polígons industrials.
  - L'objectiu és arribar a acords sobre la mobilitat entre totes les parts implicades: agents institucionals, econòmics i socials.
  - Afavoreix la transmissió d'informació i la sensibilització dels agents.

- Atesa la poca cobertura horària i la baixa freqüència del transport públic per accedir al polígon, es proposa una intervenció que consisteixi en incrementar l'oferta d'autobusos. Amb aquest objectiu es pretén millorar una línia urbana de Barberà del Vallès que ja funciona i que connecta amb l'estació de RENFE d'aquest municipi.

4 FEM INTERVENCIONS I PROPOSTES D'ACCIÓ SINDICAL

A Comissions Obreres estem en condicions d'afirmar (llevat d'algun cas) que el transport públic viu d'esquena a les necessitats reals que hi ha al Vallès Occidental. En la majoria dels casos, resulta obligat fer el desplaçament fins al lloc de treball en vehicle privat, ja sigui perquè no hi ha mitjans alternatius o perquè no coincideixen amb els horaris de treball.

Per aquest motiu, cal fer propostes d'intervenció des de l'acció sindical i la negociació col·lectiva, per a treballar en l'impuls d'aquest canvi de model tan necessari. Les propostes d'acció sindical s'adrecen tant a l'àmbit institucional com al centre de treball, encara que tots dos han d'estar necessàriament coordinats i els dos àmbits de negociació són complementaris.

- Tenim un projecte sindical sòlid en matèria de mobilitat sostenible. És una eina sindical estratègica per a intervenir sobre l'organització del treball i de les empreses en canvi constant; volem intervenir en les noves relacions i impactes entre empresa i territori, entre empresa i medi ambient, en definitiva entre empresa i societat; sabent que, en aquestes relacions, noves i complexes, la nostra preocupació central és la defensa dels drets i dels interessos laborals i socials de les persones treballadores.
- La mobilitat es concep en dues dimensions: en la negociació col·lectiva des de l'àmbit sectorial o d'empresa i des de l'àmbit territorial. S'ha de concebre la negociació col·lectiva amb un sentit més ampli que la pura negociació del conveni d'empresa o sector. Introduint propostes i negociacions en matèria de mobilitat com, per exemple:
  - Incorporar la mobilitat *in itinere* i l'accessibilitat al centre de treball a l'avaluació de riscos laborals, és a dir com una part de la prevenció de riscos laborals.
  - Incloure una auditoria de mobilitat per aconseguir l'obtenció del certificat de qualitat EMAS o ISO; en definitiva avaluar la responsabilitat social de l'empresa que evidentment inclou la responsabilitat envers el medi ambient.
  - Continuar reivindicant plans de mobilitat de polígons, àrees d'activitat econòmica, grans equipaments i, per descomptat, plans de mobilitat d'empreses (fons de finançament de l'Institut Català de l'Energia, ICAEN). Plans que estableixin les estratègies i les mesures d'intervenció per afavorir la mobilitat sostenible i segura. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de seguiment.

- Igualment, s'han de constituir taules de concertació en matèria de mobilitat composades pels sindicats, pels empresaris, per les administracions i pels operadors de transport.
- Elegir gestors de mobilitat, responsables de la gestió, el control i l'organització de la mobilitat.

CCOO del Vallès Occidental aposta per un model que ha de trencar amb la dinàmica de només buscar solucions perquè puguin circular més vehicles privats i amb la idea que les infraestructures viàries ho solucionen tot. Fem plantejaments que, sovint, consisteixen en petites intervencions en infraestructures de transport públic col·lectiu però, sobretot, es tracta d'intervencions en la gestió de la mobilitat, tant des d'una perspectiva comarcal, com de polígons industrials i en els centres de treball.

Comarcal

- Invertir en la comunicació entre comarques veïnes sense haver de passar obligatòriament per Barcelona. Així doncs, per exemple, s'ha de completar el tram de la R-7 de RENFE fins a Mollet connectant els dos Vallès i el Baix Llobregat i convertir-se en una infraestructura de circumval·lació potent i sostenible, alternativa a la construcció del Quart Cinturó. Sense oblidar, però, de posar més trens en circulació per millorar la freqüència de pas d'aquesta línia. En aquests moments, la freqüència és de 30 minuts i, per tant, poc útil per a desplaçar-se al lloc de treball. També cal complir el que diu l'Acord estratègic de connectar les estacions de la R-7 amb els polígons industrials propers amb busos llançadora. Igualment, la millora de la gestió hauria d'incloure un increment de les para-

des dels trens a les estacions properes als polígons de Viladecavalls i Vacarisses, a l'altra línia del Vallès Occidental, la R-4.

- Prioritzar la construcció de carrils bus segregats al llarg de les autopistes C-58 i B-30, sense oblidar altres vies secundàries que enllacen amb polígons industrials o transcorren pel seu interior per garantir la fluïdesa i regularitat dels busos. Amb la possibilitat que també els poguessin fer servir els vehicles amb més d'un ocupant i així fomentar-ne un ús més eficient.

Polígons industrials

- Constituir marcs estables de coordinació dels representants dels treballadors i treballadores a les diverses empreses de cadascun dels polígons per parlar de mobilitat i prendre iniciatives comunes de reivindicació i negociació que abastin tot el polígon.

- Adequar els horaris, els recorreguts i les parades dels autobusos urbans i interurbans a les necessitats horàries d'entrada i sortida de la feina i aproximar les parades als centres de treball. Garantir l'accessibilitat a les parades amb itineraris per a vianants que

siguin segurs i confortables, i igualment equipar les parades amb marquesines i informació dels autobusos.

- Incloure el foment de la bici com un mitjà de desplaçament sostenible i saludable per accedir al lloc de treball. Fer itineraris segurs i confortables i aparcaments amb garanties de seguretat i coberts a l'interior de les empreses.

Empresa

- Mantenir i estendre el dret a l'ús dels autobusos d'empresa quan n'hi hagi. És a dir, que se'n puguin beneficiar, també, les noves contractacions i els treballadors d'empreses externes. En cap cas permetre que aquest dret sigui moneda de canvi a la negociació col·lectiva.
- Replantejar la gestió de l'aparcament de vehicles a les empreses donant prioritat a l'aparcament dels cotxes compartits; adequar espais per a aparcar bicicletes, etc.
- Durant la negociació col·lectiva, plantejar el finançament del cost de la mobilitat en mitjans sostenibles i segurs, dels títols de transport, la subvenció de combustible per als cotxes compartits, assumir despeses de manteniment de les bicicletes, etc.

5 INFORMACIÓ DE SUPORT

Estudis de mobilitat

- Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència. Autoritat del Transport Metropolità ATM. AIM. 2007.
- Millora de l'accessibilitat als polígons sud de Terrassa. Ajuntament de Terrassa. Servei de mobilitat. 2007.
- Pla de mobilitat dels polígons Can Mitjans i Can Tries de Viladecavalls. Consorci per l'Ocupació i la Promoció Econòmica del Vallès Occidental. Institut d'estudis regionals i metropolitans de Barcelona. 2006.
- Planificació d'accés sostenible a les empreses situades en polígons industrials de la zona sud de Rubí. Diputació de Barcelona. INTRA. 2004.
- Proposta de serveis per accedir als polígons de Polinyà i Palau-Solità i Plegamans. Pacte industrial de la regió metropolitana de Barcelona. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Centre d'innovació del transport CENIT-UPC. Institut d'estudis Territorials UPF. 2005.
- Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat als polígons industrials de Sabadell i Sant Quirze del Vallès. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Secretaria per a la Mobilitat. IDOM. 2007.
- Pla de mobilitat sostenible del polígon industrial Santiga. Gesmopoli. ALG. 2007.

Bibliografia general

- L'accés sostenible al lloc de treball. Com ens hi podem desplaçar d'una manera més eficient, segura i econòmica? Comissió Obrera Nacional de Catalunya. 2005.
- El transporte al trabajo. Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales. CCOO. 2005.
- L'accés sostenible als centres d'activitat laboral. Guia metodològica de suport a l'acció sindical. Comissió Obrera Nacional de Catalunya. 2006.
- Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo. Instituto Sindical de Trabajo Ambiente y Salud ISTAS. CCOO. 2006.

Adreces d'Internet

- Comissió Obrera Nacional de Catalunya. Departament de Mobilitat www.ccoo.cat/mobilitat

Direcció i coordinació:
Manel Ferri, responsable de mobilitat Comissió Obrera Nacional de Catalunya
Enrique Rodríguez, responsable de mobilitat del Vallès Occidental (CONC)
Albert Vilallonga, Departament de Mobilitat (CONC)

Continguts:
Sònia Amador i Patrícia Delgado, Àrea Tècnica del Vallès Occidental (CONC)
Àngel Cebollada, Gemma Solé i Maria Costa, Departament de Geografia (UAB)
Antoni París, comunicació socioambiental

Cartografia:
Maria Costa

Disseny:
Domènec Òrrit

Juny de 2007

L'ACCÉS SOSTENIBLE DELS TREBALLADORS I TREBALLADORES ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL VALLÈS OCCIDENTAL

Amb el suport de

CONSORCI PER L'OCUPACIÓ I LA PROMOCIÓ ECONÒMICA DEL VALLÈS OCCIDENTAL

PACTE PER L'OCUPACIÓ DEL VALLÈS OCCIDENTAL

Fons Social Europeo

Generalitat de Catalunya
Departament de Treballl
Servei d'Ocupació de Catalunya