

2011

CCOO Catalunya



[Transport col·lectiu d'empresa als polígons de la Zona Franca i Pratenc]

Seminari de treball organitzat per CCOO de Catalunya, 25 de febrer de 2011, CILSA de la Zona Franca



Direcció de l'estudi:	José Manuel Jurado, Responsable del Departament de Sostenibilitat, CCOO de Catalunya
Elaboració:	Miquel de Toro, tècnic mobilitat, Departament de Sostenibilitat, CCOO de Catalunya
Col·laboren:	Dani Gutiérrez, Secretari d'Acció Territorial i Mobilitat, CCOO Baix Llobregat Vicenç Tarrats, Secretari d'Acció Territorial i Política Internacional, CCOO Barcelonès Maria José González, Compromís Territorial i Salut Laboral, CCOO Baix Llobregat Albert Vilallonga, tècnic ISTAS-CCOO

Barcelona, febrer de 2011

Secretaria d'Acció Sindical i Política Sectorial
Departament de Sostenibilitat
CCOO de Catalunya

Amb la col·laboració de:



Índex de l'estudi



Consideracions prèvies, pàg. 5

Presentació, pàg. 6

Motivació i objectius de l'estudi, pàg. 10

Àmbit de l'estudi: caracterització territorial, pàg. 13

Metodologia de l'estudi, pàg. 15

Caracterització de la situació actual: l'enquesta, pàg. 16

Els serveis de transport d'empresa a la zona, pàg. 18

La percepció del transport d'empresa, pàg. 21

L'exemple de Gearbox, pàg. 29

Propostes, pàg. 32

Evolució de futur, pàg. 34

La perspectiva sindical, pàg. 38

Annex 1: apèndix fotogràfic, pàg. 43

Annex 2: Enquesta sobre transport col·lectiu d'empresa a la Zona Franca – ZAL – Pratenc. Dades de l'empresa, pàg. 48

Annex 3: Enquesta sobre transport col·lectiu d'empresa a la Zona Franca – ZAL – Pratenc. Dades personals, pàg. 50

Annex 4: Horaris i freqüències del servei d'autobús de Gearbox, pàg. 53

Annex 5: Protocol de funcionament dels serveis d'autobús de Nissan, pàg. 56

Annex 6: Horaris i freqüències del servei d'autobús de Nissan, pàg. 59

Consideracions prèvies



CCOO de Catalunya es defineix com un sindicat sociopolític, que organitza els treballadors i treballadores per defensar els seus interessos, no només en els seus llocs de treball, sinó també en el seu accés a la feina, en els serveis ciutadans, en la seva salut i seguretat i, en definitiva, en la seva qualitat de vida.

CCOO de Catalunya considera la mobilitat pública, sostenible i segura com un dret de tots els ciutadans i ciutadanes, una necessitat de primer ordre per als treballadors i treballadores. Considerem una obligació de les administracions públiques i de les empreses garantir en les millors condicions que les necessitats del nostre territori en aquest sentit siguin cobertes de forma suficient i eficient.

Des de CCOO de Catalunya reclamem, per tant, una mobilitat sostenible en que els desplaçaments obligats per causa de treball i les activitats econòmiques siguin tractades com una prioritat de les administracions i de les empreses.

Reclamem una mobilitat sostenible i segura, basada en el transport col·lectiu i l'intermodalitat, que estimuli als treballadors i treballadores a fer ús dels seus serveis en detriment del vehicle privat. Reclamem un sistema de mobilitat pensada en clau d'estalvi energètic, reducció de la sinistralitat laboral, millorar la cohesió social, incrementar l'estalvi econòmic, reducció de la contaminació i que proporcioni una millor qualitat de vida als treballadors i treballadores.

Presentació



Les empreses han de ser les primeres interessades en facilitar que el seu personal arribi al treball de forma còmoda, puntual, segura i saludable. En el cas d'empreses situades lluny del centre de la ciutat, el transport col·lectiu d'empresa era el més corrent fins fa no molts anys. Les rutes d'autobús recollien a les persones i les deixaven després a prop del seu domicili, en coordinació amb els seus torns laborals. Però aquestes rutes de transport han desaparegut paulatinament a mesura que es generalitzava l'ús del vehicle privat.

Els canvis en l'estructura urbana i industrial de la nostra societat han allunyat els domicilis dels treballadors i treballadores dels centres productius, de manera que el món laboral té una incidència cada cop més gran en la gestió de la mobilitat. El paradigma d'aquesta diversificació del territori el podem trobar en els polígons industrials, especialment en els que es troben fora de les ciutats, però també en els que estan dins de les mateixes, generalment servits de forma deficient pel transport públic.

A més, en les últimes dècades hem assistit a un procés de segregació en els usos del territori que ha portat a la creació d'uns sis-cents polígons industrials, només a la regió metropolitana de Barcelona. A la major part d'aquests polígons els serveis de transport públic són inexistents, l'accés a peu o bicicleta és només simbòlic i els serveis de transport d'empresa només existeixen en el cas de grans empreses i amb una marcada tendència a la baixa.

Fins ara, les administracions i les empreses han tractat el tema de l'accés al lloc de treball des del punt de vista que era un assumpte que concerneix exclusivament a les persones que han de realitzar els desplaçaments, de manera que no s'ha intervingut en la planificació i finançament de la mobilitat dels treballadors i treballadores.

La Llei de mobilitat de Catalunya, de juny de 2003, pretén introduir un canvi en aquesta tendència. Les actuacions de caràcter més global impulsades en la Llei,

malgrat tot, s'han de recolzar des d'un punt de vista més local. Per això, cada polígon industrial requereix d'actuacions puntuals i adaptades a les característiques particulars que li han anat configurant els seus protagonistes al llarg del temps.

En els últims anys, des de diferents administracions i organismes locals, s'han impulsat diferents iniciatives destinades a potenciar el transport públic als polígons i centres d'activitat econòmica. Per exemple, les recents estratègies per a la sostenibilitat han tornat a posar sobre la taula el transport col·lectiu d'empresa, relacionat amb els plans de desplaçament d'empresa, com una solució als problemes de mobilitat.

Algunes organitzacions territorials, federatives i seccions sindicals de CCOO de Catalunya han desenvolupat sempre iniciatives i propostes per a la millora del transport i l'aplicació de mesures de gestió de la demanda en àmbits tant territorials com d'empresa. I derivada d'aquesta acció sindical existeix una metodologia i uns criteris per a actuar en aquests àmbits.

En definitiva, hem d'assolir una sèrie d'objectius, que ja es deriven de la Llei de mobilitat de Catalunya:

- Dissenyar propostes operatives de mobilitat per als polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica.
- Constituir taules de treball per a la mobilitat i preparar gestors de mobilitat per a cadascun dels polígons.
- Consensuar les actuacions, mitjançant reunions amb els agents implicats (ens locals, delegats d'empreses, empresaris, representants del transport públic, etc.). És a dir, posar d'acord administracions i empreses, per racionalitzar els serveis de transport d'empresa i els regulars.
- Incentivar l'ús dels mitjans de transport alternatius al vehicle privat.
- Minimitzar la sinistralitat laboral, especialment en tot allò referit als desplaçaments domicili-feina i durant la jornada laboral.
- Etc.

La utilització massiva del cotxe per desplaçar-se està suposant una autèntica metamorfosi en la forma d'accedir-hi als llocs de treball, amb unes repercussions molt importants. Per exemple, per als treballadors accedir en cotxe els hi suposa un



important augment de costos i un increment també en la probabilitat de patir un accident de trànsit (*in itinere*).

L'actual model d'accés als polígons industrials, malgrat algunes excepcions, és totalment insostenible i socialment exclouent d'aquells col·lectius de treballadors i treballadores que, precisament, més dificultats troben a l'hora de dur a terme la recerca de feina. Aquesta situació queda reiteradament reflectida quan les empreses declaren les seves dificultats per trobar treballadors i treballadores, derivada de l'absència d'un bon servei de transport públic, amb horaris i freqüències adients a les necessitats d'aquestes persones.

Tanmateix, l'aposta econòmica pel desenvolupament d'infraestructures, el recolzament al sector de l'automoció, l'increment de l'ús del vehicle privat, la planificació territorial, etc., han afavorit el desenvolupament d'un sistema d'urbanisme difús, estenent les necessitats diàries de transport més enllà de la ciutat central i el seu espai metropolità, i amb ella els impactes ambientals i socials negatius que aquest sector genera, dificultant les opcions de gestió de la mobilitat.

Aquesta situació ens ha abocat a un conjunt de problemes i conflictes relacionats amb la mobilitat, entre els que destaquen:

- Els elevats costos mediambientals per contaminació: problemes derivats de la salut i empitjorament de la qualitat de vida.
- El desequilibri modal, amb el predomini del transport viari, que ha provocat que la forta demanda de viatgers sigui canalitzada preferentment cap a la carretera.
- Dèbil integració dels diversos modes de transport.
- Augment en número i distància dels desplaçaments motoritzats en espais metropolitans.
- Augment de la densitat de la xarxa d'infraestructures.
- Desequilibris territorials.
- Sobredimensionament de les infraestructures.
- Elevada sinistralitat laboral relacionada amb els desplaçaments a la feina.
- Risc d'exclusió social d'aquells col·lectius més desfavorits.

Aquesta situació també provoca un increment del cost econòmic dels desplaçaments, de l'estrès, pèrdua de temps de descans, increment de la sinistralitat (*in itinere* i *in missió*), etc., que pateixen els treballadors i treballadores. És per això que, per a CCOO de Catalunya, la mobilitat sostenible i segura de les persones treballadores s'ha de posar en un primer pla a l'hora de planificar la gestió i les xarxes de mobilitat: és necessària la potenciació i millora de l'oferta i gestió dels serveis de transport públic i d'empresa, pel que fa a la cobertura territorial, freqüència de pas, eficiència horària i capacitat de resposta, sempre garantint unes condicions òptimes de seguretat i confortabilitat per als usuaris i usuàries.

En el context de crisi econòmica i social en què estem immersos en els darrers anys, l'actual model de mobilitat forma part d'un debat social i polític rellevant. Per tant, estem davant un punt de partida en que necessitem una nova orientació de la política de transport, que no només suposarà una millora per al medi ambient, sinó que també millorarà la qualitat de vida dels treballadors i treballadores, i crearà llocs de treball amb perspectiva i sostenibilitat futura.

És necessari, per tant, un canvi del model de mobilitat, superant el model clàssic basat en l'hegemonia del vehicle privat, la construcció d'infraestructures i apostant decididament pel transvasament d'usuaris i usuàries cap als sistemes de transport públic i col·lectiu, en un ús més eficient de la xarxa de mobilitat, gestionant de forma eficient la demanda del transport.



Motivació i objectius de l'estudi



Les polítiques públiques han contribuït a la consolidació d'un model que ha impulsat la consideració del transport com un factor de desenvolupament que ha anat de la mà d'un creixement econòmic basat en la creació d'infraestructures i obra pública. Aquesta situació ha provocat una sèrie de perjudicis i problemes econòmics, socials i ambientals, cada cop més importants.

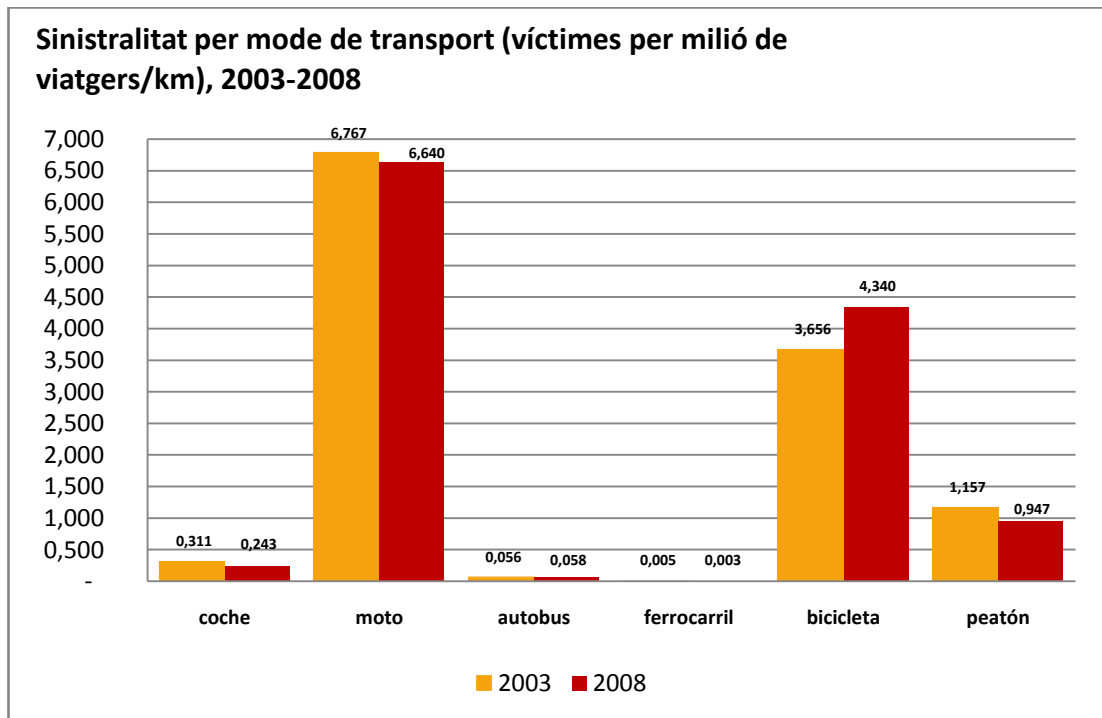
Els objectius bàsics d'aquest estudi són:

- La descripció i caracterització de les instal·lacions i activitats econòmiques que ofereixen serveis de transport d'empresa als seus treballadors i treballadores.
- L'anàlisi de l'accessibilitat que aquests serveis de transport d'empresa proporcionen a les seves plantilles.
- La percepció que els treballadors i treballadores tenen dels serveis de transport col·lectiu que ofereixen les seves empreses.
- L'anàlisi del model de mobilitat actual i els seus condicionants.
- La formulació de propostes d'actuació viables que tendeixen a assolir un model de mobilitat més sostenible, amb la millora d'accessibilitat en transport d'empresa, o la racionalització de les xarxes ja en marxa.
- El paper de les empreses en els projectes de millora o adequació dels seus serveis de transport.

L'estalvi energètic i la reducció de les emissions de contaminants a l'atmosfera, tant pels efectes perjudicials per a la salut com per la seva contribució a l'efecte hivernacle, són objectius essencials en el nou paradigma de mobilitat. Els desplaçaments en vehicle privat, i en particular d'anada i tornada del lloc de treball, amb ocupacions molt baixes dels vehicles, fan una gran contribució a la utilització poc eficient de l'energia, i amb un fort impacte mediambiental. Una persona que

viatja en autobús emet aproximadament un 63% menys en comparació amb l'usuari d'un vehicle privat (en comparació amb el vehicle privat, consumeix només el 30% d'energia primària, 29% d'emissions de CO₂, 9% d'NOx, 2% de CO i 9% de contaminació atmosfèrica total). Per això, la generalització del transport col·lectiu d'empresa suposaria una significativa reducció de la congestió i de les emissions.

També és cert que l'índex de sinistralitat en autobús és molt menor en comparació amb el vehicle privat. Si relacionem el número de víctimes amb el total de milions de viatgers per modes de transport, advertim que el rati més elevat d'accidentalitat correspon a les motos, seguit de les bicicletes i els vianants, després els cotxes, posteriorment els autobusos i finalment el ferrocarril, com a mode més segur. Així doncs, entre els modes motoritzats els desplaçaments en transport públic són els més segurs. D'altra banda, s'adverteix un increment preocupant de l'accidentalitat que afecta a les bicicletes que, degut a la seva gran vulnerabilitat, pateixen més accidents, la qual cosa ens ha de fer reflexionar que, a mesura que es va utilitzant aquest mode de transport, urgeix la necessitat de millorar les condicions de seguretat en els itineraris per a bicicletes.



Els autobusos d'empresa són serveis que aconsegueixen la funció de promoure els desplaçaments domicili – feina en transport col·lectiu. A conseqüència de les seves característiques (horaris adequats a la jornada laboral, parada a la porta de les empreses, generalment recollida dels usuaris a prop dels domicilis, majoritàriament amb poques parades que permet minimitzar el temps de recorregut, parades

propres a intercanviadors de transport públic que amplien la seva cobertura territorial sobretot quan hi ha una bona coordinació horària entre els serveis, etc.), el transport col·lectiu d'empresa és una solució molt potent per minorar els greus problemes de mobilitat dels treballadors i treballadores.

12

Malgrat això, la tendència actual, exceptuant alguns casos especialment interessants, és la de suprimir o reduir aquesta oferta de mobilitat.

Majoritàriament, els serveis d'autobusos d'empresa tenen el seu origen en uns trasllats de les empreses des dels centres urbans als polígons industrials més perifèrics, unes migracions que van tenir lloc a partir dels anys 1970-1980. Això ha provocat que, en moltes ocasions, la plantilla afectada pel trasllat sigui la titular del dret d'ús, mitjançant conveni, acord o pacte de trasllat amb l'empresa per utilitzar aquests serveis. En canvi, les noves incorporacions a la plantilla no tenen aquest dret reconegut i, si han pogut gaudir d'aquest benefici social ha estat gràcies a la permissivitat de l'empresa.

Aquesta situació ha provocat que, quan el número de treballadores que van protagonitzar el fet generador del dret ha disminuït considerablement i/o l'ús del transport és baix, moltes empreses vulguin suprimir el servei, comprant el dret als pocs usuaris i usuàries que encara gaudeixen del mateix. Això repercuteix de forma immediata en aquells treballadors i treballadores que no tenen dret i que tenen una major necessitat d'usar els serveis (contractes temporals, treballadors externs, joves, salaris més baixos, etc.), que no poden reclamar el seu ús com a dret propi, i que es troben totalment desamparats davant l'empitjorament de les seves condicions laborals.

Tot plegat, aquesta situació provoca que, com a sindicat, haguem d'intervenir en aquests conflictes col·lectius, de difícil solució, i en els quals, malauradament, generalment es perden serveis i drets.

Àmbit de l'estudi: caracterització territorial

Per tal de poder analitzar més correctament el tema dels transports col·lectius d'empresa, hem ampliat l'àmbit territorial de l'estudi original (la Zona Franca), per englobar tot el conjunt que fa referència a la Mesa de Mobilitat del Delta del Llobregat, i que inclou els àmbits de ZAL Barcelona i ZAL Prat, Polígon Pratenc i Port de Barcelona, en conjunt més de 800 ha de sòl industrial¹.

Aquest complex industrial representa actualment l'espai, amb continuïtat territorial, amb la major concentració d'ocupació de Catalunya. L'ampliació del Port de Barcelona, juntament amb l'ampliació i consolidació de la ZAL, agreugen les disfuncions del sistema de mobilitat actual, si aquest no evoluciona amb uns paràmetres de major sostenibilitat.

La mobilitat dels treballadors i treballadores de les diferents instal·lacions i centres d'activitat de l'àmbit es basa, sobretot, com és habitual a les àrees urbanes, en el vehicle privat, donada l'oferta limitada i poc competitiva de mitjans de transport públic. Aquesta situació determina elevats costos econòmics, ambientals i socials en forma de congestió en els accessos metropolitans, consum energètic, contaminació, accidents, exclusió social, etc.

Les progressives ampliacions del Port de Barcelona i de la ZAL representen uns constants increments de l'activitat i del nombre de llocs de treball associats i, per tant, una agudització dels problemes del model actual de mobilitat que, de seguir de forma tendencial les pautes actuals, aboca el sistema a la congestió i la insostenibilitat: forts increments de les intensitats de trànsit i de la congestió metropolitana, increment de l'àrea sense cobertura de transport públic, increment del trànsit pesant, etc.

¹ Aquestes dades estan estretes de l'estudi "Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, ZAL i la zona d'ampliació del Port de Barcelona", elaborat per la taula de mobilitat del Delta, l'any 2006.

Específicament, les empreses relacionades amb aquest estudi es troben situades al polígon industrial de la Zona Franca i al polígon Pratenc.

Aquesta zona geogràfica genera, aproximadament 65.000 viatges diaris d'anada i tornada, el 78% dels quals es realitzen en vehicle privat. Un 40% dels treballadors i treballadores de la zona del Delta resideixen a Barcelona, un 11% a l'Hospitalet de Llobregat, un 8% al Prat de Llobregat, i la resta a diferents zones de l'àrea metropolitana de Barcelona. Com a mitjana, un treballador inverteix un promig de 40-50 minuts en els desplaçaments des del domicili a la feina. L'entrada i sortida dels treballadors i treballadores genera horaris de màxima aflluència: un 40% de les entrades es produeix entre les 8.00 i les 8.30 hores, mentre que les hores puntes de sortida es reparteixen entre les 14.00 (20%) i entre les 17.00 i 17.30 (26%).

Polígon industrial de la Zona Franca

El polígon industrial de la Zona Franca és actualment l'àrea industrial més gran i activa de l'Estat, i una de les més dinàmiques d'Europa. Es gestionat pel Consorci de la Zona Franca, amb representació de les diferents administracions i organitzacions empresarials. El polígon ocupa l'àrea triangular compresa entre els termes municipals de l'Hospitalet, el del Prat (antiga llera del riu Llobregat) i el Port de Barcelona. Es troben radicades activitats molt diverses, des d'organismes administratius, mercats centrals, indústries d'automoció, zones logístiques i duaneres, empreses de distribució, àrees de negocis, etc. Actualment s'hi radiquen al voltant de 300 empreses, amb uns 40.000 llocs de treball dins del polígon, a més de 3.500 que es desplacen diàriament per realitzar activitats auxiliars i de manteniment.

Polígon Pratenc

És el polígon més gran i antic del Prat de Llobregat, amb una trentena d'empreses, una superfície de 62 ha, i uns 4.000 treballadors i treballadores. Al voltant del 80% dels llocs de treball són d'empreses industrials, i el 15% d'empreses de transport, un sector emergent a la zona. Al polígon hi ha un grup reduït d'empreses grans que aglutinen una part important d'ocupació: només Gearbox i Titan representen més del 50% de llocs de treball del polígon.

Metodologia de l'estudi

15

Malauradament, la informació pública sobre aquests tipus de serveis d'empresa és pobre i de difícil accés, principalment depenent de la voluntat de les empreses per proporcionar-la. Per això, la nostra proposta passa per fer un anàlisi del nombre i tipus de serveis en actiu: número de línies, recorreguts, parades, horaris, usuaris, condicions d'ús, etc. En definitiva, fer una radiografia de la realitat, analitzant-la per posteriorment elaborar unes mesures d'actuació per garantir la seva existència i ampliar el seu ús.

La primera fase del treball ha estat constituïda per la recollida d'informació i treball de camp per tal d'obtenir les dades referents a les empreses amb transport col·lectiu d'empresa. S'ha partit de les informacions sobre les instal·lacions incloses en l'àmbit territorial descrit, els llistats d'empreses ubicades als polígons referenciats, i el contacte amb els delegats i delegades de CCOO de Catalunya en aquestes empreses.

Una part significativa dels treballs ha estat la investigació quantitativa, basada en la realització d'enquestes:

- Sobre les empreses de l'àmbit, per tal d'obtenir informació relativa a plantilles, municipis de residència dels treballadors i treballadores, torns de treball, horaris d'entrada i sortida, etc.
- Sobre els treballadors i treballadores, per tal de caracteritzar el sistema de mobilitat i els seus condicionaments actuals, especialment el repartiment modal dels desplaçaments a la feina, la predisposició al canvi i la percepció sobre el transport d'empresa.

Aquestes dades s'han obtingut mitjançant qüestionaris i enquestes realitzades als delegats i delegades de CCOO de Catalunya d'empreses amb transport col·lectiu, enquestes que han permès caracteritzar el model de mobilitat actual en els seus principals aspectes.

El desenvolupament de la investigació qualitativa i quantitativa s'ha realitzat des de una perspectiva de propostes que fomentin l'eficiència energètica, i s'ha centrat en l'anàlisi de la caracterització de les empreses com a generadores de la mobilitat associada a les activitats relacionades, els serveis de transport col·lectiu d'empresa associats a les mateixes, les condicions d'accessibilitat a aquests serveis, matrius d'origen i destinació i de la distribució temporal dels desplaçaments, percepció dels serveis ofertats en cada àmbit, predisposició al canvi modal, predisposició a acceptar canvis en el sistema per part de l'empresa, etc.

Amb les anàlisis esmentades anteriorment, s'ha caracteritzat el model actual de mobilitat, i s'han proposat mesures concretes per a la superació dels dèficits observats.

Caracterització de la situació actual: l'enquesta

La caracterització del model de mobilitat actual a l'àmbit s'ha realitzat a partir d'una investigació basada en enquestes als delegats i delegades de les empreses amb serveis de transport d'empresa, relacionada amb els serveis ofertats, la seva utilització i les seves percepcions dels mateixos.

En l'enquesta sobre les empreses, els objectius principals han estat recollir informació sobre la plantilla, la gestió de la mobilitat que realitza l'empresa, la detecció de problemes relacionats i la forma de canalitzar les millores del sistema actual. Entre la informació rellevant sobre els treballadors està, per exemple, el nivell d'ús que es fa dels serveis de transport. Les enquestes relacionades amb els treballadors i treballadores tenen com a principal objectiu el recollir i analitzar les valoracions, percepcions i necessitats directes dels treballadors de l'àmbit en relació a l'accés al lloc de treball.

L'enquesta inclou informació sobre aspectes de les següents àrees temàtiques:

- Dades generals de l'empresa.
- Dades sobre els treballadors i treballadores en plantilla.
- Situació dels serveis de subcontractes.
- Serveis de transport d'empresa i ajudes al transport dels treballadors i treballadores.

- Valoració dels problemes dels serveis.
- Predisposició a canviar el mode de desplaçament.
- Suggeriments per a la millora de la mobilitat dels treballadors i treballadores.
- Dades del treballador (edat, gènere, lloc de residència, distància entre el domicili i el lloc de treball, temps de desplaçament, etc.).
- Condicionants de l'elecció del mode de transport.
- Percepció de la relació distància-temps-despesa econòmica a l'hora de planificar els desplaçaments.

Les enquestes es van realitzar durant els mesos de desembre de 2010 i gener de 2011. En total es van recollir 25 enquestes de delegats i delegades, representatives de 13 empreses de l'àmbit d'estudi; és a dir, empreses de la zona que disposen de transport col·lectiu d'empresa.

Cal esmentar que en les enquestes sobre l'empresa es demanava informació sobre si disposa d'algun sistema de gestió de qualitat que contempli l'accés sostenible al lloc de treball, i ha quedat evidenciat que el número d'empreses que disposen d'aquests sistemes de gestió és reduït, però és realment mínim el percentatge d'empreses amb aquests sistemes que contemplin l'accés sostenible al lloc de treball (3 empreses).

També és mínim el número d'empreses que disposen d'un pla de desplaçament d'empresa (2 empreses), és a dir, un pla d'acció amb la finalitat d'implementar diferents alternatives de transport per a l'accés dels treballadors i treballadores al centre d'activitat de forma eficient, sostenible i segura. Això, malgrat que moltes d'elles estan obligades a tenir-ho, donat que es troben incloses en la zona d'actuació del Pla de millora de la qualitat de l'aire que afecta a l'àrea metropolitana de Barcelona. En aquest sentit, també destaca que només una empresa té una memòria de Responsabilitat Social, en la que no es contempen temes de mobilitat.

Els serveis de transport d'empresa a la zona

El transport discrecional reiteratiu d'empresa compta actualment amb un pes relativament important en els desplaçaments per accedir als llocs de treball de l'àmbit, al voltant del 8% d'aquests desplaçaments, segons el *"Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, ZAL i la zona d'ampliació del Port de Barcelona"*, de 2006, mentre que les línies de transport públic regular es situen al voltant del 13%.

Per dur a terme el present treball, es va desenvolupar un seminari de treball intern amb delegats i delegades de CCOO de Catalunya de les empreses relacionades amb l'àmbit geogràfic d'anàlisi que disposen de transport col·lectiu d'empresa. Aquest seminari, amb el títol de *"Transport col·lectiu d'empresa als polígons Pratenc i de la Zona Franca"*, es va dur a terme el propassat 25 de febrer de 2011, a la sala d'actes de CILSA, Av. Ports d'Europa 100, a la ZAL Barcelona, amb la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona, ZAL Barcelona i ISTAS/CCOO.

La informació relativa als serveis discrecionals és la procedent de les següents empreses, que van participar en el seminari de treball: Titan (2 centres diferents), Mancomunitat de Municipis de l'AMB, Institut Metropolità del Taxi, IMPSOL, EMT, EM Serveis Hidràulics i Tractament de Residus, NISSAN, IVECO España, Irisbus, Clariant, Gearbox, SEAT Zona Franca i TMB. En total, van participar a la jornada 25 delegats i delegades d'aquestes empreses.

Les empreses relacionades amb l'AMB (Mancomunitat de Municipis de l'AMB, Institut Metropolità del Taxi, IMPSOL, EMT, EM Serveis Hidràulics i Tractament de Residus), tenen un servei unitari de transport d'empresa, donada l'estreta relació entre elles, malgrat que són empreses administrativament diferenciades.

A partir de les dades aportades durant la jornada, la caracterització dels serveis de transport d'empresa que hem pogut analitzar durant el seminari i posteriorment, a partir de les informacions aportades, seria la següent:

- El nombre de total de treballadors i treballadores que s'engloben dins de l'àmbit d'aquest estudi és de 7.352 persones, amb una mitjana del 66% d'homes i 34% de dones. Malgrat això, s'ha de destacar que la major part de les empreses relacionades amb els sectors industrials i les relacionades amb els sectors serveis són molt diferents en aquesta composició per sexes: entre empreses industrials, els percentatges d'homes són molt més elevats, i van des del 80% de Titan, al 90% de Nissan o al 92% d'Irisbus. En el grup d'empreses relacionades amb l'administració i serveis, aquests percentatges es redueixen dràsticament: 48% a la Mancomunitat de Municipis de l'AMB o el 30% d'IMPSOL són dos bons exemples d'aquesta tendència.
- En total, en aquesta mostra d'empreses relacionades amb la jornada existeixen 75 línies de transport col·lectiu d'empresa. També en aquest sentit la casuística és molt variada, ja que van des de les 23 línies diàries de Nissan o les 13 d'IVECO España, a una única línia a Titan, o dues a Clariant i TMB. També la composició de la flota d'autobusos és molt dispar (moltes empreses diferents. Destaca l'empresa TMB que, malgrat disposar de flota d'autobusos pròpia, subcontracta els seus serveis de transport d'empresa a una empresa externa). També les línies tenen recorreguts i distàncies molt diferents entre uns serveis i altres de diferents empreses. Això fa que la varietat de serveis, rutes, xarxes i distribució horària sigui molt dispar, sense que es pugui establir una línia determinada d'actuació.
- L'anàlisi de les rutes i de les xarxes de distribució dels treballadors i treballadores reflecteix, tanmateix, una dada important i també preocupant. I és que moltes d'aquestes línies es dupliquen d'una empresa a altra: és a dir, que moltes línies fan recorreguts molt semblants i tenen parades en llocs molt propers; fins i tot els horaris de pas, en molts d'aquests serveis, són similars, donat que les empreses industrials, generalment, funcionen amb torns de treball establerts molt rígids, però també molt similars.
- El nombre mitjà de treballadors i treballadores transportats diàriament per a cadascun d'aquests serveis és de 2.085, amb una mitjana d'ocupació dels vehicles de 28 persones (aproximadament, el 28% dels serveis). Novament, la diversitat en cadascuna de les empreses és molt notable: podem trobar ocupacions per sobre del 60% (67% a Irisbus), però és només una excepció. En la majoria dels casos ens trobem amb percentatges d'ocupació força baixos, que van del 41% a IMPSOL, 37% de Gearbox, el 30% de Clariant, o el 28% de NISSAN).

- En referència al cost anual mitjà dels serveis de transport d'empresa, tenim molt poca informació, donada l'opacitat informativa per part de les empreses. En els casos dels que tenim informació, la despesa mitjana és també una dada variable, que passa dels poc més de 600 €/any/treballador de les empreses relacionades amb l'AMB, mentre que en el cas de l'empresa Gearbox aquesta xifra s'incrementa fins els 975 €/any/treballador. Aquestes xifres estan per sota de la mitjana establerta per treballador transportat en l'estudi sobre la mobilitat en aquest àmbit que es va dur a terme l'any 2006, que establí aquesta quantia en 1.060 €/any/treballador. Malgrat tot, aquesta dada és només relativa, donada la poca informació disponible.
- També en el tema del nombre d'expedicions per ruta als serveis d'empresa trobem diferències destacables: oscil·la entre les 23 línies, amb 3 o 4 expedicions/dia (depenent de la ruta) de l'empresa NISSAN, o les 4 línies, amb 3 expedicions/dia de Gearbox, a 1 línia amb 4 expedicions de Titan, o les 2 línies amb 2 expedicions/dia de TMB. Això suposa que, novament, el tipus de serveis ofertats en cada cas siguin molt diferents, depenent del tipus d'empresa. En general, les empreses amb més treballadors (del sector industrial) són les que ofereixen millors serveis i millor cobertura territorial, malgrat que els serveis ofertats per l'AMB, encara que són reduïts, s'adapten bé a les necessitats dels seus usuaris. Una causa de la mala situació d'alguns serveis en algunes empreses és la falta d'interès de les mateixes per mantenir el seu transport col·lectiu, com en el cas de TMB, que provoca el seu progressiu deteriorament, fomentant, al mateix temps, que els usuaris i usuàries l'abandonin.

Empresa	Núm. treballadors	% homes	% dones	Núm. línies	Núm. usuaris/es	% usuaris/es
Titan	350	80%	20%	1	90	25,7%
Mancomunitat de Municipis de l'AMB	324	48%	52%	3	100	30,9%
Institut Metropolità del Taxi	27	41%	59%	3	5	18,5%
IMPSOL	37	30%	70%	3	15	40,5%
EMT	45	44%	56%	3	15	33,3%
EM Serveis Hidràulics i Tractament Residus	108	44%	56%	3	33	30,6%
NISSAN	3.200	90%	10%	23	900	28,1%
IVECO España	34	83%	17%	13	7	20,6%
Irisbus	150	92%	8%	11	100	66,7%
Clariant	450	89%	11%	2	135	30,0%
Gearbox	1.077	89%	11%	4	400	37,1%
SEAT Zona Franca	1.200	s.d.	s.d.	4	250	20,8%
TMB	350	s.d.	s.d.	2	35	10,0%
Total	7.352	66,36%	33,64%	75	2.085	28,4%

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de les enquestes

- Aquesta diversitat de serveis també està relacionat amb el tema dels torns de treball. Aquelles empreses amb una major número de serveis són també les que tenen els seus treballadors i treballadores en torns de treball rotatius diferenciats. Usualment, les empreses industrials tenen tres torns intensius rotatoris (matí, tarda i nit), però també inclouen un torn d'horari partit, generalment en l'àmbit administratiu i de serveis. Això comporta un problema a l'hora de donar cobertura a aquest horari partit: molts dels delegats d'aquestes empreses han assenyalat les dificultats per cobrir, si es fa, el torn partit amb els serveis de transport d'empresa.

En tot l'àmbit de l'estudi, els fluxos d'entrada i sortida a la feina estan molt concentrats temporalment, fet que genera un fort contrast entre la mobilitat en hores punta i hores vall. Això genera la necessitat de tenir uns serveis de transport d'empresa molt diversificats que, malgrat tot, a les hores vall queden molt per sota del que seria adient.

Aquesta forta concentració temporal d'entrades i sortides dificulta, tanmateix, l'establiment de línies de transport públic regular, donat que fan necessari concentrar una oferta de mitjans en un període curt de temps, que resten amb una baixa ocupació la resta d'hores del dia. És en aquest sentit on els serveis de transport d'empresa aporten una major flexibilitat i estalvi de costos en determinats casos en els que l'establiment de línies regulars representa uns costos molt elevats, per la concentració de demanda a la que s'ha fet esment.

En general, la major part de les línies de transport d'empresa connecten amb diferents intercanviadors, on enllacen amb línies de metro, ferrocarril o altres línies d'autobús que permeten ampliar l'abast del transport d'empresa als municipis servits per aquestes xarxes, com ara el Barcelonès Nord, el Baix Llobregat, el Vallès Occidental o el Maresme.

La percepció del transport d'empresa

Entre els treballadors i treballadores enquestats, els temps de desplaçament a la feina són actualment molt elevats en tots els modes de transport. En general, segons els estudis realitzats per la Mesa de mobilitat del Delta, s'inverteix una mitjana de 45 minuts en anar o tornar a la feina, però existeix un gruix de treballadors que triga més d'una hora. Entre els motius al·legats per aquest treballadors per no utilitzar el transport d'empresa, la majoria (68%) destaquen que

el transport d'empresa no és una bona alternativa al vehicle privat, perquè trigarien massa temps en arribar a la feina; també és important el col·lectiu que ha de fer desplaçaments fora de la jornada laboral. L'estalvi de temps i la comoditat són també motius per anar en transport d'empresa (menys estrès, descans, etc.).

Entre aquells treballadors i treballadores que no utilitzen els serveis de transport d'empresa, la percepció del cost dels desplaçaments a la feina és, com a mitjana, d'uns 55 euros/mes. Però cal tenir en compte que, en el cas dels treballadors que utilitzen el vehicle privat, normalment inclouen només el cost del combustible i no altres costos fixos, com poden ser l'amortització, assegurances, manteniment, impostos, etc., que poden suposar anualment uns 700 euros per vehicle. Aquesta baixa percepció dels costos econòmics no inclouen, igualment, els costos externs socials i ambientals que té aquest mitjà de desplaçament.

Aquest col·lectiu de persones que no utilitzen el transport d'empresa es mostren disposats a utilitzar-lo si es donessin certes condicions, com ara un temps de desplaçament inferior, disposar de parades més a prop de casa o millors horaris i freqüències de pas. La proximitat de les parades, uns bons horaris i la puntualitat són factors molt importants per afavorir l'ús del transport d'empresa, que han estat ressaltats en tots els casos.

Malgrat això, un percentatge d'aquest grup no mostra cap mena de predisposició al canvi, donat que els serveis ofertats per les seves empreses no els permeten cap mena de combinació que els garanteixi l'accés a la feina en temps i forma adient a les seves necessitats. En aquest sentit, la flexibilitat horària i el fet que la residència dels treballadors es trobi allunyada del centre de treball, fa que els transports d'empresa no siguin eficients en els desplaçaments, doncs inverteixen molt menys temps en el desplaçament en vehicle privat. També l'existència d'una bona oferta d'aparcament dificulta aquest transvasament modal.

Els treballadors i treballadores que sí utilitzen el transport d'empresa opinen que els principals inconvenients que presenta el seu ús són els llargs temps de viatge i la penalització que en molts casos suposa la necessitat de fer un transbordament.

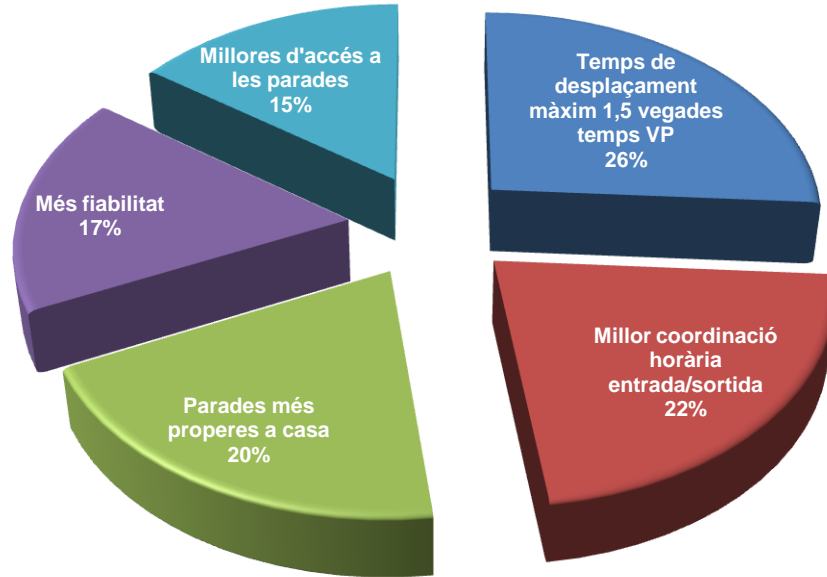
En aquest sentit, el 62% dels enquestats senyalen que el transport d'empresa, malgrat la seva eficiència o freqüència, triga massa temps, i no és la millor alternativa al transport privat, malgrat la congestió viària existent. Paradoxalment, això també passa a algunes empreses que computen el temps de jornada efectiva dels seus treballadors i treballadores des del moment mateix que aquest s'incorporen al transport d'empresa, la qual cosa permet minimitzar, en alguns

casos, l'efecte negatiu d'aquest major temps de desplaçament. Per això, seria un bon incentiu per millorar el seu ús a la resta d'empreses amb transport.

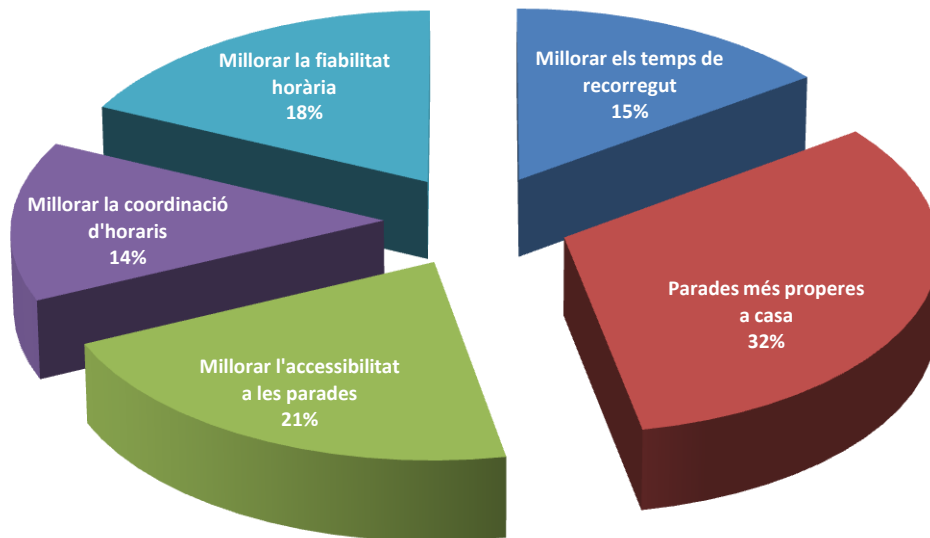
En general, de les respostes proporcionades pels delegats i delegades durant el seminari de treball es desprèn el següent:

- Els principals problemes relacionats amb els serveis de transport d'empresa són els derivats de l'elevat temps de desplaçament; fins i tot en aquelles empreses on el temps de desplaçament en autobús d'empresa ja computa com a jornada laboral, aquesta percepció de major temps de desplaçament penalitza fortament la percepció que es té del servei. Altres queixes freqüents són que les parades del servei estiguin lluny del domicili del treballador (especialment si s'han de fer transbordaments), la necessitat de millorar els horaris, sobretot en relació amb l'escurçament dels temps de recorreguts, i la necessitat de millorar la freqüència de pas.
- En quant a la disponibilitat a canviar de mode de transport a l'hora d'anar a la feina i utilitzar el transport d'empresa, un 26% estaria disposat a canviar de mode si el temps de desplaçament fos com a màxim 1.5 vegades el temps de recorregut en vehicle privat; el 22% estaria disposat a canviar si els seus horaris laborals són compatibles amb els horaris del transport i hagués una millor coordinació horària a les entrades i sortides; un 20% estaria disposat al canvi si les parades estiguessin més a prop de casa seva; un 17% si fos més fiable; i un 15% si es millorés l'accés a les parades. Tanmateix, la majoria dels delegats i delegades han destacat la necessitat de fer que el transport d'empresa, igual que el transport públic, sigui més competitiu amb el vehicle privat.
- En quant als suggeriments per millorar els serveis de transport d'empresa, un 15% dels enquestats senyalaven la urgència de minorar els temps de recorreguts dels serveis, per fer-los més adaptables a les seves necessitats; el 32% assenyalava la necessitat de que les parades estiguessin més a prop del seu domicili; el 21% que les parades tinguessin bona accessibilitat; un 14% assenyalava la necessitat de coordinar millor els horaris, i el 18% fer els horaris més fiables, especialment en referència als retards.

Disponibilitat a canviar de mode de transport



Suggeriments per millorar els serveis de transport d'empresa



- En general, en quant a la percepció del transport d'empresa, els delegats i delegades han expressat unes opinions favorables al mateix, malgrat les deficiències i mancances que s'han assenyalat fins ara:

- En quant als horaris dels serveis, el 80% dels enquestats afirmen que són bastant o molt adients a les seves necessitats d'entrada i sortida, malgrat que destaquen la seva falta de flexibilitat a l'hora d'adaptar-se, en determinats moments, a les seves necessitats personals. Tanmateix, el 20% restant reconeix que el problema d'horaris es produeix per tenir una jornada diferent a la del gruix de la plantilla o per necessitats de mobilitat fora de la mateixa.
- Només en el 32% dels casos aquestes rutes d'empresa estan obertes al personal extern de l'empresa, quedant fora els col·lectius de treballadors subcontractats, empreses externes, etc.
- En el tema de que els serveis de transport d'empresa estiguin compartits amb altres empreses de l'entorn, només 2 empreses accepten aquesta mesura; una d'elles són les empreses relacionades amb l'AMB que, com ja s'ha assenyalat anteriorment, malgrat que són empreses diferents, comparteixen el mateix servei de transport. Aquesta negativa a compartir serveis amb altres empreses es percebuda pels delegats i delegades com un problema afegit, donat que deriva del fet que les empreses volen eliminar els seus serveis de transport, i la millor forma és fer-los ineficients i infrutilitzats. El fet de mantenir-los tancats a altres empreses o a treballadors externs, permet mantenir uns nivells d'utilització mínims que justifiquin, en un moment determinat, la seva eliminació. Tanmateix, en alguns casos els representants sindicals han plantejat aquesta qüestió a l'empresa, però la resposta ha estat negativa, al·legant problemes amb les assegurances dels serveis. En el cas de NISSAN, els serveis són de lliure accés pels treballadors i treballadores de les empreses subcontractades, encara que no consta que estigui regulat ni pactat entre les empreses; en cas de saturació del servei, és normal que baixin els treballadors de la mateixa NISSAN, donat que tenen pactats sistemes alternatius per arribar a la feina (taxi).
- En quant a la flexibilitat per cobrir les necessitats de totes les plantilles, el 72% dels delegats i delegades consideren que és adequada, malgrat alguns desajustos puntuals. És, per exemple, el cas de les empreses que limiten l'accés al transport a un determinat col·lectiu de treballadors, que són els que, en el moment d'instaurar-se el servei, generalment per un trasllat de l'empresa, van generar el dret a l'ús del mateix, i que amb el temps ha anat disminuint; aquesta casuística es dona només en el 28% dels casos, però és destacada pels delegats i delegades com una font de problemes i d'exclusió de determinats grups de treballadors que, paradoxalment, podrien ser els usuaris

més necessitats i beneficiats dels serveis (joves, noves incorporacions, personal subcontractat, etc.).

- En general, **la percepció dels serveis de transport d'empresa analitzats és bona** (84% positiva, davant del 16% negativa).
- En referència a la negociació de modificacions, millores o alteracions dels serveis amb l'empresa, veiem que la situació és, en general, poc favorable als canvis, malgrat que en el 84% dels casos el dret al transport d'empresa està recollit en els convenis col·lectius, pactes o diferents documents que reconeixen aquest dret. En general, la predisposició de les empreses a seure a parlar d'aquests canvis o millores, com ja s'ha assenyalat anteriorment, és baixa: el 72% dels enquestats han respòs que les seves empreses no tenen cap disposició a negociar cap mena de canvi o millora en el servei; el 20% ha assenyalat que aquesta disposició és molt baixa; i només en dos casos (NISSAN i Gearbox) la representació legal dels treballadors i treballadores i l'empresa tenen un mecanisme de negociació a l'hora de tractar els problemes del transport, encara que la predisposició a treballar aquests temes sigui baixa per part de l'empresa. Malgrat això, el 68% dels enquestats ha assenyalat que la representació legal dels treballadors participa activament en els temes de negociació col·lectiva del transport d'empresa. L'empresa NISSAN disposa d'un protocol detallat que regula els serveis i preveu incidències, ajustos horaris, mitjans substitutoris en cas d'incidències, condicions de comoditat i higiene dels vehicles (malgrat que darrerament s'ha observat una davallada en la qualitat dels vehicles que presten el servei), etc.

Durant la jornada, els grups de treball establerts per treballar les diferents problemàtiques existents a les empreses i les possibles solucions aplicades per cada grup de delegats i delegades, van destacar idees molt diverses que es reproduïen a continuació.

- Un dels handicaps que fa que el transport d'empresa no sigui tan aprofitat com podria ser és que en moltes empreses existeix flexibilitat horària, que permet l'entrada i sortida dels treballadors i treballadores de forma esglaonada i, per tant, impedeix que s'aprofiti de forma adient el transport d'empresa.
- Un altra problema és l'excessiva dispersió dels domicilis de residència dels treballadors i treballadores, la qual cosa provoca, com en el cas anterior, que es faci molt difícil l'establiment de serveis d'empresa que puguin abastir totes les casuístiques relacionades. Tanmateix, això també provoca que s'incrementi

l'ús del vehicle privat, doncs la distància fa que s'inverteixi massa temps en els desplaçaments en transport col·lectiu.

- En el cas de l'empresa TMB, el cost del transport d'empresa s'inclou dins del conjunt de la massa salarial dels treballadors i treballadores, de forma que repercuteixi en la distribució dels increments salarials o d'altres millores, donat que els costos dels serveis són prou importants. A més, a la seva empresa disposen d'un "abonament de transport", un passi de transport públic per als treballadors i els seus familiars directes, però que també els repercuteix en el salari, doncs va inclòs en la nòmina com a retribució en espècie, amb la repercussió derivada en la retribució per IRPF. Només aproximadament el 25% de la plantilla accedeix al centre en transport d'empresa o transport públic; la resta ho fa en vehicle privat. Tot això fa que el transport d'empresa, que en el seu moment va ser una conquesta sindical, ara sigui més aviat un llast, que només complica la negociació col·lectiva.
- En la majoria dels casos, el finançament del transport d'empresa va a càrrec del compte de resultats de la mateixa, i no de la massa salarial.
- Malgrat que la tendència que impera entre les empreses és a la reducció o eliminació dels serveis, també és cert que en molts casos s'intenta que el disseny de les línies i els serveis es faci en funció de les necessitats de l'empresa i dels treballadors i treballadores que en fan ús (SEAT Zona Franca).
- Un altre dels grans problemes és l'abundància de llocs d'aparcament disponibles, tant de forma legal com il·legal, dins de les empreses i a la via pública. Això fomenta l'ús indiscriminat del vehicle privat. Malgrat això, en determinats casos, per exemple Titan, el pàrquing de l'empresa no és suficient per cobrir la demanda i és converteix en una caòtica font de problemes, especialment en el canvi de torns, fet que fomenta l'aparcament il·legal i la indisciplina viària.
- En alguns casos, les seccions sindicals han intentat combinar el transport col·lectiu amb altres empreses dels voltants, per tal de millorar la seva eficiència i cobertura. Per exemple, en el cas dels serveis de SEAT Zona Franca i Gearbox, que a més, pertanyen al mateix grup empresarial. Però els intents han estat sempre infructuosos, per les reticències de les empreses, al·legant temes com l'incompatibilitat dels horaris dels torns de treball. En concret en el cas de la direcció de SEAT, sempre s'ha negat en rodó a la possibilitat d'obrir o combinar els seus serveis amb altres empreses. En el cas de Titan, la percepció dels delegats és que l'empresa es limita a complir el

mínim que tenen per obligació, a l'espera de liquidar el servei, tan aviat com sigui possible.

Un element també molt important que s'ha després de la informació proporcionada per les enquestes i el seminari de treball amb delegats i delegades, ha estat el relacionat amb el tema de la sinistralitat *in itinere*. En aquest sentit, malgrat que a la jornada el tema de la sinistralitat laboral i *in itinere* va estar present en tot moment, es va detectar una certa predisposició a menystenir la seva importància, a l'hora de valorar l'ús d'un mitjà de transport col·lectiu públic o d'empresa, davant del vehicle privat. En general, malgrat reconèixer que els desplaçaments en vehicle privat són més perillosos i més propensos a l'accidentalitat, i que tenen una sèrie de repercussions en la salut, encara que no es pateixin accidents, vam trobar una tendència molt acusada a considerar-los de menor importància, davant el fet que el vehicle privat proporciona unes prestacions més adients a les necessitats dels treballadors i treballadores en determinats moments.

Les xifres de sinistralitat proporcionades pels delegats d'una de les empreses, que es refereixen al període dels últims 5 anys (2005-2010), evidencien la necessitat de conscienciar als treballadors i treballadores de les bondats del transport col·lectiu i públic, per sobre del vehicle privat. En aquest període, sobre una plantilla total de poc més d'un miler de treballadors i treballadores, l'empresa referenciada va patir un total de 127 accidents *in itinere*, dels que el 43.31% van ser accidents de trànsit en vehicle privat, i només el 2.36% en transport col·lectiu, relacionats amb cops i petites caigudes en el moment de pujar o baixar de l'autobús.

Això evidencia, novament, la gran importància del transport d'empresa i del transport públic, a l'hora d'evitar aquesta lacra en què s'ha transformat la sinistralitat laboral relacionada amb el desplaçament del domicili a la feina. I, en aquest sentit, des de CCOO de Catalunya considerem de gran importància la realització de jornades i seminaris informatius entre els treballadors i treballadores de grans empreses i centres d'activitat, per tal de fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles i, més important, més segurs i saludables.

En els últims anys les xifres de sinistralitat, els accidents laborals amb baixa i els sinistres mortals han disminuït, però els accidents *in itinere* han mantingut una tendència contrària. En aquest sentit, Espanya és un dels països de la UE amb pitjors dades en matèria de sinistralitat: cada any es perden 100 milions de jornades de treball, amb un cost econòmic superior als 100.000 milions d'euros.

En el cas dels accidents amb víctimes mortals, els accidents *in itinere* continuen sent els més freqüents, encara que els percentatges es redueixen fins a un 60%, però, d'altra banda, els accidents in missió s'incrementen fins assolir el 37.8%.

Els estudis realitzats per diferents institucions recomanen fer plans de desplaçament a les empreses, que incloguin activitats de sensibilització, informació i formació, per aconseguir que els treballadors i treballadores coneguin els principals trets de la seguretat vial en l'àmbit laboral, analitzin i utilitzin les rutes més segures en els seus desplaçaments, i adoptin canvis, si fos necessari.

Això suposaria una sèrie d'estalvis econòmics per a les empreses, donat que es podrien estalviar les despeses relacionades amb els costos de l'espai d'aparcaments, el malbaratament de sòl, les baixes laborals per accidents (que suposen una gran quantitat de pèrdues de jornades laborals), a més del descens de la productivitat provocat per l'estrès, el cansament, els retards horaris, etc.

Així doncs, s'ha de considerar que la mobilitat s'ha convertit en un factor de risc afegit per a milers de treballadors i treballadores, mentre que l'accidentalitat *in itinere* s'ha convertit en la primera causa d'accident laboral a Espanya.

Des del punt de vista de CCOO de Catalunya, aquesta campanya hauria d'incloure tot un seguit de conceptes relacionats amb l'accidentalitat laboral, l'anàlisi dels orígens dels accidents de trànsit, els principals obstacles per a la prevenció dels mateixos. Tota aquesta estructura ens ha de dur a una proposta de treball des de la perspectiva de la sinistralitat de trànsit com una part íntegra de la salut laboral dels treballadors i treballadores.

L'exemple de Gearbox

Malgrat tot, darrerament s'han produït intervencions sindicals en alguns casos que han tingut un desenvolupament molt favorable al manteniment del transport d'empresa. Per exemple, l'empresa *Grafopack* de l'Anoia és un bon exemple, encara que quedi fora de l'àmbit territorial de l'estudi: gràcies a la decidida intervenció sindical, una sentència positiva per part del jutjat social va obligar a l'empresa a reinstaurar els serveis, després de haver-lo suprimit unilateralment.

Tanmateix podem trobar altres actuacions, com la instauració d'una nova línia de bus d'empresa a *Gearbox*, del Prat de Llobregat, per donar servei als treballadors i

treballadores residents en el corredor Castelldefels – Gavà – Viladecans, que va ser reclamada, justificant la seva necessitat, pel Comitè d'empresa i que un cop implantada ha resultat un èxit de funcionament.

A aquesta empresa hi treballen unes 1.000 persones, amb 700 treballadors i treballadores adscrits als serveis de transport d'empresa, de les que unes 400 fan servir aquests serveis. Els serveis de transport d'aquesta empresa són una tradició que té més de 40 anys, un valor sindical i un dret que es van adquirir gràcies a la negociació col·lectiva.

Inicialment funcionaven tres línies, des de Hospitalet de Llobregat i Barcelona (Plaça Urquinaona i l'estació ferroviària de Sans), malgrat que posteriorment es va lluitar i acordar una quarta línia que cobreix el corredor del Baix Llobregat (Castelldefels – Gavà – Sant Boi) i que està sent un èxit d'usuaris.

Els serveis tenen un seguiment continuat del seu funcionament per part de la representació sindical, per tal d'ajustar-lo a les necessitats dels treballadors i treballadores que l'utilitzen. És per això que es va afegir la quarta línia. També existeix una línia per tal de flexibilitzar els dissabtes que s'han de treballar, segons els calendaris de producció, i que s'acorden a la comissió de seguiment.

L'oferta de serveis és per als tres torns de treball (matí, tarda i nit), a més del torn partit de 8 del matí a 16.30 hores. La secció sindical indica, en referència a aquest torn, que s'ha convertit en el torn de treball més comú, en constant creixement, i això està provocant alguns problemes de saturació del transport, que ja han començat a treballar amb l'empresa, des de la comissió de seguiment.

Tots els serveis estan oberts als treballadors i treballadores que presten serveis a contractes i subcontractes a l'empresa. Malauradament, tot i que tenen accés als serveis, també és cert que han de pagar les seves despeses de transport individualment. En aquest sentit, es podria aplicar un sistema similar al que s'utilitza en la factoria Opel de Figueruelas (Saragossa), on s'estableix un contracte mercantil entre Opel i l'empresa prestadora de serveis, que inclou la garantia d'accés dels treballadors i treballadores externs, a canvi del pagament equivalent dels serveis utilitzats.

Des de la seva creació, a més a més, l'empresa participa en el finançament de la línia de servei de transport públic PR4, de El Prat de Llobregat, malgrat que ara no està a favor del servei, donat que per a l'empresa suposa un sobre cost del que no treu profit, ja que el transport col·lectiu d'empresa ja està prou potenciat i és suficientment eficient per les seves necessitats. D'altra banda, l'empresa contempla

el PR4 com una possible alternativa als serveis de transport col·lectiu, que permetria la reducció dels seus serveis.

Tanmateix, l'empresa és molt reticent a ampliar els serveis o posar més rutes o línies.

El cost del servei de transport d'empresa no està inclòs en les negociacions de salaris, sinó que l'empresa els imputa directament en el compte de resultats.

Propostes

- Millorar el transport públic que dona servei a la zona; establir un carril bus que abasti tot el conjunt dels polígons, per permetre una millor accessibilitat per al transport públic. La posada en marxa de la línia 9 del metro permetrà millorar aquesta accessibilitat, però serà necessari establir serveis d'autobús llançadora des de les estacions a les zones pitjor servides pel transport públic, amb un finançament mixt públic – privat. El transport públic ha de garantir la seguretat, puntualitat i comoditat dels usuaris i usuàries.
- L'entrada en servei de la línia 9, amb una bona oferta intermodal, permetrà inclinar la balança cap al transport públic. En aquest sentit, s'haurien de reconsiderar les xarxes d'autobús d'empresa, sense perdre o perjudicar els drets laborals. Per exemple, en el cas de que el transport d'empresa es consideri temps efectiu de treball, aquesta conquesta sindical s'hauria de mantenir també en el cas que els treballadors i treballadores passessin al transport públic; també es podria reconsiderar passar el finançament del transport d'empresa a finançar els títols de transport, etc.
- Obrir els serveis a tots els treballadors i treballadores de l'empresa, i no restringir-ho a aquells que tenien drets adquirits per causa de trasllats o negociació, permetria rendibilitzar i fer més eficients els serveis, perquè obriria el transport a aquells col·lectius que, en general, tenen més problemes de desplaçaments (joves, immigrants i subcontractes).
- Gestionar l'aparcament a les empreses amb criteris de sostenibilitat. Per exemple fomentar l'alta ocupació dels vehicles, mitjançant la possibilitat d'accedir a millors places d'aparcament, als residents de zones sense transport públic, etc. També es suggereix la utilització de medis informàtics per a generar demanda d'ocupació dels vehicles.
- Analitzar i millorar la cobertura del transport col·lectiu d'empresa, adaptant els recorreguts i parades per adequar-les a les necessitats dels treballadors i

treballadores. Millorar la interconnexió amb altres modes de transport públic, mitjançant parades a intercanviadors.

- Contemplar el temps de desplaçament en transport d'empresa o transport públic com a temps efectiu de jornada laboral, per tal de fomentar el seu ús, i introduir un nivell de compensació per a aquells que utilitzen els sistemes més sostenibles mediambientalment.
- És necessari introduir a la regulació dels serveis alternatius adients, en cas que es produeixin incidències o avaries en el transport d'empresa. Tanmateix, s'han d'introduir elements reguladors penalitzadors a les empreses d'autobusos que fan els serveis, per tal que les incidències siguin mínimes.
- És necessari millorar la informació dels serveis de transport d'empresa als treballadors i treballadores (horaris, freqüències, rutes, etc.), implantar protocols de funcionament dels serveis, informació sobre com procedir en casos d'incidències, etc.
- Cada cop es fa més necessari estudiar la introducció de nous tipus de vehicles amb combustibles alternatius (híbrids, biocombustibles, etc.), per tal de reduir contaminació, dependència de combustibles fòssils, etc.

Evolució de futur

L'objectiu sindical de les nostres propostes, en l'àmbit de la negociació col·lectiva, ha de ser preservar aquest patrimoni de tots els treballadors i treballadores, i actuar per consolidar els autobusos d'empresa com una alternativa útil a l'ús abusiu i ineficient del cotxe per anar a treballar. És a dir, avançar-nos als possibles desenllaços que comportin la supressió dels serveis d'empresa per tal que continuïn sent un dels principals sistemes per fomentar la mobilitat sostenible i segura.

Com a conseqüència de la diagnosi de la situació actual en relació amb la mobilitat i l'accessibilitat a l'àmbit d'estudi, s'han definit el conjunt de propostes d'actuació relacionades amb el transport d'empreses. Algunes de les possibles mesures a prendre, per assegurar la supervivència d'aquests serveis, passarien per:

- Garantir l'accés a tots els treballadors i treballadores d'un mateix centre de treball, sense exclusions.
- Mancomunar entre empreses el servei d'autobús, per tal de convertir-lo en un servei de polígon, parc empresarial, etc. Aquest sistema s'ha utilitzat, per exemple, en el cas del polígon industrial *Mas Blau*, que compta amb un servei que funciona cada 10 minuts en hora punta, coordinat amb els horaris de l'estació ferroviària de El Prat; és un servei que va ple en hores punta i que es finança per l'entitat de gestió del polígon industrial.
- Garantir la intermodalitat amb altres serveis i modes de transport públic, coincidint freqüències i horaris.
- Revisar periòdicament els itineraris, horaris i freqüències, adequant-los a les noves necessitats de les plantilles. Aquesta revisió s'ha de fer d'acord amb els representants legals dels treballadors i treballadores, i no de forma unilateral per part de l'empresa.
- Integar els serveis amb la xarxa de transport públic, per tal de millorar la seva eficiència.

L'entrada en servei de la línia 9 del metro suposarà un salt qualitatiu important en la cobertura del transport públic de l'àmbit d'estudi. Aquesta línia comptarà amb 6 estacions a la zona, i és la infraestructura més important del Pla director d'infraestructures 2001-2010, i constituirà la línia més llarga d'Europa, amb prop de 47 km creuant Barcelona amb un traçat de ronda, enllaçant la ciutat i Santa Coloma de Gramenet amb la ZAL, la Zona Franca, El Prat de Llobregat i l'aeroport. El traçat enllaçarà amb la resta de línies de metro, Renfe, FGC i amb infraestructures de gran importància, i comptarà amb una demanda inicial prevista de 90 milions de viatgers/any.

La nova línia de metro constituirà una oferta molt competitiva en temps de viatge per a desplaçaments des d'origens situats a l'àrea d'influència de la xarxa de metro o d'altres xarxes amb bona connexió amb la de metro, en relació a viatges en vehicle privat sotmesos de forma recurrent, cada cop més, a la congestió en els accessos viaris, raó per la qual pot suposar una important captació de viatges cap al transport públic. A més a més, la xarxa de metro garanteix regularitat i velocitat comercial, per la qual cosa és més fiable.

Malgrat tot, la cobertura que donen les estacions previstes no és completa en un àmbit tant ampli. Una de les formes de millorar-la seria reestructurant algunes de les línies d'autobús, amb l'objecte de definir una xarxa de transport en la qual les estacions de metro constitueixin els principals nodes, i on caldrà habilitar punts de correspondència per facilitar els transbordaments a la xarxa de línies de bus de distribució. La xarxa ha d'enllaçar les estacions dels dos ramals del metro, incrementant així les possibilitats de desplaçaments en les diferents línies en què s'explotarà la nova infraestructura.

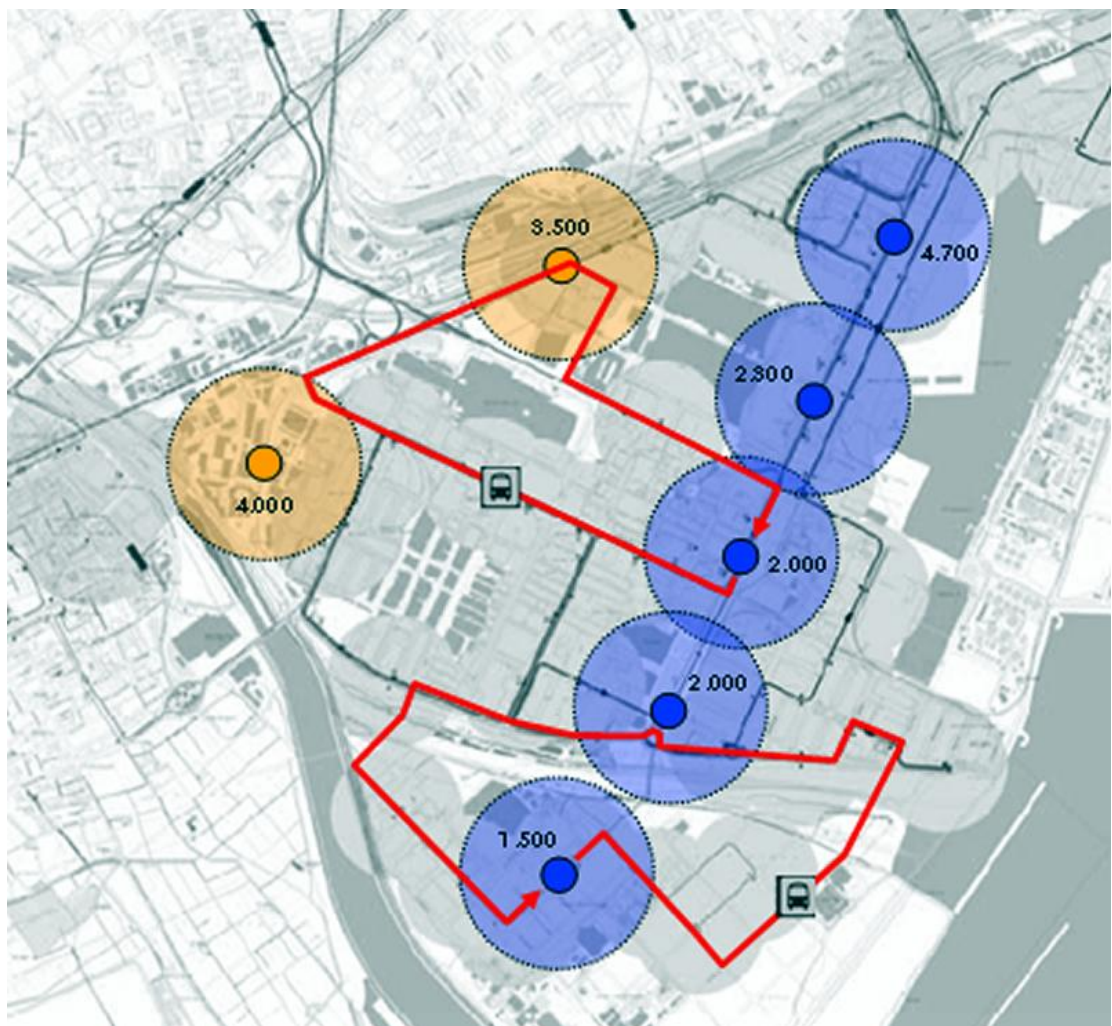
En aquest sentit, els treballadors i treballadores enquestats han manifestat la bona predisposició a utilitzar la nova línia 9 del metro, quan es posi en funcionament. Aquest és un fet força interessant, sobretot tenint en compte que una part significativa d'aquests treballadors són residents a municipis no coberts directament per la línia de metro i suposa, per tant, la necessitat de penalitzar els seus recorreguts amb un transbordament.

Tanmateix, molts delegats i delegades enquestats han manifestat la necessitat de connectar les diferents estacions del metro amb diferents zones dels polígons, mitjançant autobusos llançadora, per millorar la cobertura i la efectivitat d'aquest sistema.

L'entrada en servei de la línia 9 de metro suposarà una important millora en aquells orígens ben connectats amb aquesta xarxa, però implicarà el disseny d'una nova

xarxa de línies d'autobús de distribució/captació de passatge que enllacin les estacions de metro de l'àmbit per tal d'incrementar l'àrea d'influència de les estacions de la zona i la utilització d'aquest mitjà de transport.

Malgrat això, s'ha de tenir en compte que en una primera fase, només entrarà en servei una part del traçat de la nova línia, i no el traçat central de la línia, que no entrarà en funcionament. Però la part de la línia que entrarà en servei servirà per donar servei parcial a la zona del Baix Llobregat, i a la resta de Barcelona si es connecta amb una estació de transbordament amb altres línies.



És necessari aprofitar el potencial que representen els serveis discrecionals existents i altres que es puguin crear, amb una adient coordinació i repartiment de costos entre empreses, per tal que es converteixin en autèntics autobusos de polígons i d'enllaç amb la resta de la xarxa de transport públic.

També és essencial que les noves implantacions singulars al polígon (noves empreses) i les ampliacions de les empreses existents, han de preparar el seu estudi d'avaluació de la mobilitat generada, que hauria d'incloure mesures de transport d'empresa o participar en la mancomunació dels serveis existents. Però també és necessari que les empreses del polígon duguin a terme plans de desplaçament d'empreses, segons s'estableix en el Pla de qualitat de l'aire. També és possible que s'adhereixin al pla de mobilitat del polígon, però han de dur a terme alguna acció concreta de millora o finançament de la mobilitat sostenible.

La perspectiva sindical

El sindicalisme té davant seu el repte d'orientar les noves potencialitats econòmiques i tecnològiques a favor de les persones i del medi ambient, i la seva millor contribució, en aquests moments de crisi i canvi de model, són les polítiques d'intervenció sindical en el món del treball en transformació.

L'actual model de desplaçaments al centre de treball provoca, per als treballadors i treballadores de Catalunya, una sèrie de perjudicis que afecten directament al seu lloc de treball i a la seva qualitat de vida:

- Es perllonga gradualment el temps “*in itinere*” dedicat per les persones al desplaçament domicili – feina, produint-se, així, una ampliació encoberta de les jornades laborals.
- Els canvis en l'organització del treball i les empreses produeixen una permanent flexibilitat dels horaris i una diversificació de les jornades, multiplicant els torns de treball, ampliant els dies productius o de servei efectiu, establint processos de treball continu, estenent el treball nocturn, etc. La planificació i programació del transport públic no té en consideració aquests canvis, el que està provocant nous problemes d'accessibilitat als centres de treball i l'increment de l'ús del transport privat.
- Les dificultats d'accés als centres de treball fan evidents les situacions de desigualtats: de gènere, joves, immigrants, col·lectius d'exclusió social, etc.

És per tot això que CCOO de Catalunya exigeix una nova visió i concepció de la mobilitat que prengui en consideració les necessitats de transport de les persones als centres de treball i que, per tant, incorpori i avaluï sempre els factors relacionats amb les infraestructures i mitjans de transport col·lectiu, els efectes mediambientals i de congestió viària, la salut de les persones i la sinistralitat laboral, els efectes del perllongament del temps de treball i els majors costos econòmics per al treballador, els efectes específics per a les treballadores, joves i immigrants.

El transport col·lectiu als centres de treball constitueix un element central per a la mobilitat sostenible i segura, i aquest nou model de mobilitat és una part fonamental de l'aposta per un desenvolupament econòmic i social sostenible. És per això que CCOO de Catalunya ha dedicat una bona part del seu espai de reflexió crítica a la anàlisi dels nous problemes de mobilitat, de les polítiques de transport i, molt especialment, als continguts i propostes per construir una nova acció sindical que integri de forma natural, com a objectiu sindical, la promoció del transport col·lectiu als centres de treball.

Entre les principals conclusions de CCOO de Catalunya destaquen:

- La necessitat d'implicar als empresaris i a les seves organitzacions en els problemes d'accés al centre de treball i les infraestructures de transport.
- Apostar per una acció sindical i una negociació col·lectiva que estengui el seu àmbit d'intervenció: en el temps, no només al temps de treball en sentit restrictiu, sinó també als temps de desplaçaments i als problemes de la mobilitat; en l'espai, no només al marc físic del centre de treball, sinó també al conjunt territorial i d'infraestructures d'accés, a l'entorn mediambiental en que es troba ubicat el centre.
- La negociació sindical dels canvis en l'organització del treball i la reorganització dels temps de treball, els processos de reubicació d'empreses i l'obertura planificada de nous polígons industrials i espais multiempresarials, necessàriament han de dur a terme una negociació dels mitjans i de les infraestructures de transport col·lectiu.
- El transport col·lectiu d'empresa ha de deixar de ser el dret adquirit per determinades persones en el moment del trasllat de l'empresa, per convertir-se en una condició més de treball: que afecta a totes les persones i té relació amb la salut laboral i la prevenció de riscos "*in itinere*", el temps de jornada laboral i la qualitat de l'ocupació. Aquesta nova concepció s'oposa a les lògiques que converteixen el transport col·lectiu en un fenomen residual i als problemes de mobilitat i l'ús del vehicle privat en un factor de desigualtat entre les persones (desigualtat de gènere, d'edat i de nacionalitat) i, fins i tot, de marginació i exclusió social de persones amb dificultat d'integració en el mercat laboral.
- La negociació del transport d'empresa ha d'incorporar a tots els elements que conformen l'organització del treball d'una empresa, també a les empreses subcontractades, treballadors externs, empreses de treball temporal, autònoms, etc.

- Un plantejament sostenible i viable del transport col·lectiu exigeix potenciar una política de desenvolupament del transport públic, planificat com eix central, i articular amb aquesta política el desenvolupament de formes complementàries de transport col·lectiu, amb criteris d'optimització i dimensionament, de seguretat i economia.
- S'han de rebutjar les polítiques empresarials d'incentivació de l'aparcament del cotxe privat, que prioritzen l'accés dels treballadors i treballadores a "risc i ventura" propi.
- Els serveis d'autobús d'empresa permeten conciliar millor la vida familiar, donat que els horaris establerts pels serveis eviten que s'estengui les jornades laborals dels treballadors i treballadores.
- Els transports d'empresa promouen una política d'igualtat d'oportunitat vers als sectors més vulnerables a l'hora d'accedir al mercat de treball, i que són els que més depenen del transport públic i d'empresa.

Tot això ha de portar-nos, tanmateix, a un qüestionament de l'actual model de disseny dels nostres polígons industrials i espais d'activitat econòmica, per afavorir un accés i una comunicació de vianants més adient, amb comunicacions més sostenibles i segures.

La negociació col·lectiva s'ha d'orientar (en els convenis col·lectius i en els acords d'empresa) cap a l'obertura del transport d'empresa per accedir als centres de treball, prioritant solucions de transport col·lectiu o, alternativament, en funció del número de persones i horaris, per agrupament de transport privat. També s'ha d'incorporar als treballadors més joves, de recent contractació als acords existents. S'ha d'analitzar la problemàtica d'accés i flexibilitat del temps de treball en la seva dimensió de gènere, tenint sempre en consideració els efectes específics sobre la dona.

És necessari analitzar, de forma dinàmica i permanent, el temps de transport com un element del temps de treball, de forma que la negociació col·lectiva incideixi sobre les mesures i alternatives que assegurin la seva reducció. Tanmateix, és necessari tenir en compte les problemàtiques de mobilitat i accés als centres de treball com un element més de l'avaluació de riscos laborals en els centres de treball.

S'han de promoure acords sindicals en els polígons industrials de caràcter interempresarial, per possibilitar alternatives de transport col·lectiu que garanteixi els serveis també a petites i mitjanes empreses. Les rutes clàssiques, que recullen

al personal de l'empresa poden plantejar-se amb solucions parcials, com microbusos per a grups que resideixen en llocs més allunyats o autobusos – llançadora gratuïts des de les estacions intermodals fins al centre de treball.

Qualsevol projecte empresarial de nova localització o creació d'empreses ha de contemplar la negociació col·lectiva dels problemes d'accés i transport col·lectiu als centres de treball.

Annex 1: apèndix fotogràfic











Annex 2: Enquesta sobre transport col·lectiu d'empresa a la Zona Franca – ZAL – Pratenc. Dades de l'empresa

Dades de l'empresa

1. Nom de l'empresa: _____
2. Activitat _____ Codi CNAE _____
3. Domicili postal _____
4. Telèfon _____ Fax _____ e-mail _____
5. Disposa l'empresa d'un pla de desplaçament d'empresa Sí___ No___
6. Nombre de treballadors/es _____
7. % d'homes _____ % de dones _____
8. Disposeu de xifres de l'accidentalitat laboral *in itinere* a conseqüència d'accidents de trànsit?
Sí___ No___
Nombre de treballadors afectats en els darrers 5 anys _____
Nombre de dies de treball perduts en els darrers 5 anys _____
9. Disposa l'empresa d'algun sistema de gestió ambiental (EMAS, ISO, etc.), que contempli l'accés sostenible al lloc de treball? Sí___ No___
Quin _____
10. La teva empresa té la classificació OSHA? Sí___ No___
Contempla temes de mobilitat? _____
11. La teva empresa té algun document/acord de Responsabilitat Social Corporativa?
Sí___ No___
Contempla temes de mobilitat? _____

Tipus de jornada

1. Per torns o intensiu, sempre el mateix
Entrada _____ Sortida _____
2. Per torns rotatiu

Torn 1: Entrada _____ Sortida _____
Torn 2: Entrada _____ Sortida _____
Torn 3: Entrada _____ Sortida _____
Horari partit: Entrada matí _____ Sortida matí _____
Entrada tarda _____ Sortida tarda _____



Dades dels serveis de transport col·lectiu d'empresa (es poden adjuntar documents explicatius)

1. Nombre de rutes _____
2. Mitjana de treballadors/es que les utilitzen diàriament _____
3. Import anual per a l'empresa d'aquests serveis _____
4. Indica breument els itineraris aproximats de les rutes:

Annex 3: Enquesta sobre transport col·lectiu d'empresa a la Zona Franca – ZAL – Pratenc. Dades personals



Dades personals

1. Any de naixement _____
2. Sexe Home _____ Dona _____
3. Municipi de residència _____
4. Codi postal _____
5. Disposa de carnet de conduir Sí _____ No _____
6. Disposa de vehicle privat habitualment Sí _____ No _____
7. Has patit algun accident de trànsit per motius de treball Sí _____ No _____
____ Anant/tornant del treball
____ Treballant
8. Quants diners destines mensualment al transport entre casa i la feina, aproximadament?
_____ €

Desplaçaments domicili – feina

1. Quina és la distància entre casa teva i el polígon? (només anada) _____ km.
2. Quant triges normalment en fer aquest desplaçament (només anada) _____ minuts
3. Utilitzes el transport col·lectiu d'empresa? Sí _____ No _____
4. En cas que no l'utilitzis, indicans el motiu:

5. Estaries disposat a utilitzar el transport col·lectiu d'empresa per anar a la feina?
No _____
Sí incondicionalment _____
Sí, amb condicions (pots marcar més d'una resposta) _____

- Si em donen informació sobre les diferents possibilitat ofertes
- Si els costos els cobreix l'empresa
- Si el temps del desplaçament és com a màx. 1.5 vegades el temps que tardo amb cotxe/motocicleta
- Si els horaris d'arribada i sortida coincidissin millor amb els meus horaris laborals
- Si tingués garantia de trobar un seient
- Si les parades fossin més properes a casa meva
- Si fos més fiable (no arribés amb retard)
- Si l'accés a les parades a peu estigués en millors condicions (il·luminació, seguretat, etc.)
- Si hagués de pagar per aparcar el cotxe o la moto al polígon
- Si trobés solucions alternatives per les activitats que realitzo en el desplaçament de casa a la feina (portar els nens a l'escola, comprar, etc.)
- Altres condicions _____

6. Si utilitzes el transport col·lectiu d'empresa com a mode de transport principal, quins suggeriments tens per millorar el servei? (pots marcar més d'una opció)

- Cap, estic satisfet
- Els costos haurien de ser principalment a càrrec de l'empresa
- El temps de desplaçament hauria de ser més breu
- Millor coordinació dels horaris
- Garantia de seient lliure
- La parada hauria de ser més propera a la feina
- La parada hauria de ser més propera a casa meva
- Els horaris haurien de ser més fiables (sense retards)
- L'accés a les parades a peu estigués en millors condicions (il·luminació, seguretat, etc.)
- M'agradaria trobar solucions alternatives de forma que pugui combinar portar altres activitats amb els desplaçaments de casa a la feina (portar els nens, comprar, etc.)
- Altres condicions _____

La teva percepció del transport col·lectiu d'empresa

1. Quantes rutes de transport col·lectiu té la teva empresa? _____
2. Els horaris d'aquestes rutes s'adeqüen a les teves necessitats? Sí___ No___
3. Les rutes de transport col·lectiu de la teva empresa estan obertes al personal extern (subcontractes, treballadors externs, etc.) Sí___ No___
- 3.1. La teva empresa comparteix els seus serveis de transport amb altres empreses dels voltants?
 Sí___ No___

Si la resposta és negativa, saps el perquè?

4. Perquè no estan obertes al personal extern? _____

5. Com perceps la qualitat del servei del transport col·lectiu de la teva empresa

6. Els serveis de transport col·lectiu de la teva empresa són suficientment flexibles per cobrir les necessitats dels treballadors/es? _____

7. Disposició de l'empresa davant propostes de canvis en els serveis _____

8. Quin va ser el motiu de la creació del servei de transport col·lectiu a la teva empresa?

9. El transport col·lectiu d'empresa està obert a tots els treballadors/es o només a aquells amb drets adquirits d'antiguitat?

10. El dret al transport col·lectiu d'empresa està recollit en pactes, acords, negociació col·lectiva, etc.? (es poden adjuntar documents explicatius)

Sí____ No____

11. La representació legal dels treballadors/es té participació activa en algun àmbit de treball sobre el tema de la mobilitat i/o el transport col·lectiu d'empresa?

Sí____ No____

Com funciona aquest àmbit?





Annex 4: Horaris i freqüències del servei d'autobús de Gearbox

Transporte colectivo Gearbox del Prat S.A. Desde 09-03-09




LINEA	TRN	SALIDA	ORIGEN	PARADAS PARA RECOGER / DEJAR PERSONAL									DESTINO
-------	-----	--------	--------	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	---------

55

ENTRADA AL TRABAJO

L1 GBX	TM	05:15	Antiguo Sepu L'Hospitalet	Pza. Ibiza	Av. Isabel Católica (esq/Av. Electricidad)	Av. Isabel Católica (esq. Metro CANSERRA)	A. Fabregada (esq/Prat de la Riba) Pan. LA ESPIGA	Av. Fabregada 163 (esq/Trav. Industrial) Talleres FUENTES	Bellvitge (Metro MERCAT)	EL PRAT			⇒	⇒		
	TT	13:10								(Ctra.Marina 56-58)	⇒	⇒				⇒
	TN	21:10								Pajar. AIGUAMOLL						
L2 GBX	TM	05:20	Plz.Urquinaona (Esq.Pau Claris)	⇒	⇒	Badal 65	P. Zona Franca (Nº 191-Viviendas Seat-Kiosco)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒			
	TT	13:10	Plaza España (frente Hotel Plaza)	Gran Vía 249	⇒	Badal 65	P. Zona Franca (Nº 191-Viviendas Seat-Kiosco)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒			
	TN	21:20														
L3 GBX	TM	05:15	CASTELLDEFELS			GAVÁ		VILADECANS			SANT BOI					
	TT	13:00	Avda. Constitución (Frente Renault)	Avda. Constitución (Frente Bingo-Parada BUS)	Avda. Constitución (POLICIA LOCAL - Nº 62)	Avda. Constitución - Frente FIAT-(P.BUS-L95)	Pasada gasolineraCEPSA (P. BUS 902)	Ctra. Sta. Creu de Calafell 37 (Pasado St.RENFE BUS)	Frente CARREFOUR-P.Bus	Ctra.Barcelona N.127 (Al lado Ford Automoció Baix II.)	Frente (Ctra.Barcelona N.36 - AutoViladecans Citïen)	Ctra.Sta.Creu de Calafell (Frente Mármoles Màrquez-p.BUS)	Frente esquina (GARRO)			
	TN	21:10														
L4 GBX	TM	05:28	Estació Sants (Avd. Roma esq. Rector Triadó)	Plaza España (frente Hotel Plaza)	Gran Vía 249	⇒	⇒	Directo por Autovía					⇒			

SALIDA DEL TRABAJO

L1 GBX	TM	14:20		EL PRAT (Ctra. Marina 41)	Bellvitge (Metro Rest. LA FLAMA)	Av. Fabregada (esq/Trav. Industrial) Rest. CASA JULIÀ	A. Fabregada (esq. Prat de la Riba)	Av Isabel la Catòlica (Metro PARC PLANES)	Avda. Isabel la Catòlica (esq.San Rafael)	Pza. Ibiza	⇒	⇒	⇒	Antiguo Sepu L'Hospitalet
	TT	22:20												
	TN	06:20												
L2 GBX	TN	06:20		Entrada Poligono Industrial Pratense	Pº Zona Franca (Esq. C/Foneria)	Plaza Cerdà	Badal 65	⇒	Gran Via 230	⇒	⇒	⇒	⇒	Plaza España (frente Hotel Plaza)
	TT	22:20												
	TM	14:20												
L3 GBX	TM	14:20		SANT BOI		VILADECANS			GAVÀ		CASTELLDEFELS			
	TT	22:20		Ctra. Sta.Creu de Calafell (Frente AUDI Rhan Auto-P.Bus)	Ctra. Sta.Creu de Calafell (Frente Márquez- P. Bus)	Frente (Ctra.Barcelona N.36 - AutoViladecans Citöen)	Avda. Generalitat (Frente N.143- Jamones Alhambra)	Carretera Barcelona (Frente Carrefour)	Ctra. Barcelona N.32 (al Lado Estanco)	Antes de gasolinera CEPSA-(P.Bus)	Frente FIAT- (P.BUS-L95)	Avda. Constitución (Al lado BINGO- Esq.Rambla)	⇒	Avda. Constitución (Renault)
	TN	06:20												

Annex 5: Protocol de funcionament dels serveis d'autobús de Nissan



Hoja de Incidencias (Disponible en Seguridad Parking Autocares)

HOJA DE INCIDENCIAS DE AUTOCARES

Incidencias de Seguridad y Comfort | Horarios y Modificaciones de Ruta

FECHA INCIDENCIA	____/____/____	HORA INCIDENCIA	____:____
Nombre y Apellidos	_____		
Cod. Organigrama	Linea/Dpto	Tel. Contacto	_____
Turno de Trabajo	Horario	Horario	_____
EMPRESA Autocar	Entrada Turno	Salida Turno	_____
	MATRICULA Autocar	RUTA [Nº Anden]	_____

Categoría: Seguridad Comfort Horarios/Modificación de Ruta

Incidencias

Sugerencias

Relacion de Personas Afectadas (Nº Operario/Empleado)

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

ESTA HOJA DEBERIA ENTREGARSE A SU MANEJO O EN PORTERIA, VERBA TALLERES AL DPTO. DE GENERAL AFFAIRS PARA SU TRATAMIENTO

COMISION DE TRANSPORTE



PROTOKOLO DE INCIDENCIAS EN AUTOCARES

Entrada a fábrica

- 1 El conductor respetará el horario de inicio de ruta, el itinerario y el horario entre las paradas. El conductor debe obligatoriamente hacer cada parada establecida, independientemente de si hay, o no, usuarios esperando.
- 2 Los usuarios deben estar en la parada 5 minutos antes del horario establecido
- 3 **Aveña de autocar**
El proveedor enviará un autocar de backup hasta el autocar averiado y recogerá el resto de pasaje. Si no es posible utilizar un autocar de backup, gestionará por su cuenta la recogida de los pasajeros en taxi para llevarlos a la fábrica.
- 4 **El autocar no pasa, o pasa más de 5 minutos antes de la hora de parada establecida**
El usuario llamará al teléfono de asistencia gratuito 900 181 088, informará de la situación y se le ofrecerán dos posibilidades:
Llegada por propios medios y pago kilometraje mediante Hoja de Gastos, o llegada en taxi con pago en portaría. Todas las reclamaciones se tramitarán a través de la Hoja de Incidencias de autocares.



Salida de fàbrica 2

5 El autocar debe estar con máximo en el andén, a la hora del fin del turno + 15 minutos. La salida del autocar es a la hora del fin del turno + 25 minutos. Si hay aviso de retraso de lanzadera se considerará un mínimo retraso de la salida.

Protocolo de retrasos

6 Se establece un protocolo de aviso de retrasos tal como funciona para la entrada.

6.a El proveedor confirmará a la hora del fin del turno + 10 minutos, que no habrá incidencia.

6.b El proveedor debe saber si habrá retraso en alguna línea, y máximo a la hora del fin del turno + 15 minutos, habrá informado a Seguridad de la hora de llegada prevista del autocar al andén.

6.c Los avisos de retrasos a la salida, así como el horario previsto de entrada a andén de autocar retrasado, se informarán a través del teléfono gratuito de atención, de un interfono situado en la marquesina y mediante aviso en la pantalla del panel de autocares. Los usuarios podrán decidir si se espera al autocar o se activa el protocolo de taxis.

6.d Si el autocar no puede llegar más allá de la hora del fin de turno + 15 minutos se activará el protocolo de taxis a menos que el pasaje, que conocerá la previsión de llegada del autocar retrasado decida esperar, siempre que se garantice su llegada a fin de turno + 30 minutos

6.e En caso de avería durante la ruta de regreso debe haber un autocar de backup. El autocar de plaza de Espanya, o en cualquier caso el autocar más cercano, tendrán esta función. Si no es posible el backup se activará el protocolo de taxi.

Circuito de Información para el protocolo 3

Principios

7 La información es de vital importancia en cualquier caso. Evita incertidumbre al viajero y ofrece capacidad de acción a los responsables del servicio. El conductor es el punto clave y asegurará el flujo de información entre Usuarios - Base - Seguridad.

General 4

8 El conductor no puede hablar durante el trayecto con los empleados ni viceversa. En caso de que sea necesario, el trato será siempre de mutuo respeto.

9 El protocolo de incidencias formará necesariamente parte del temario de formación de conductores.

10 Los usuarios que accedan en taxi por cualquier incidencia en el trayecto de entrada lo harán por la puerta principal.

11 Todas las incidencias se reportarán mediante el formulario estándar de incidencias de autocares

12 Los autocares en zona de descarga no iniciarán su marcha atrás para la salida hasta que no haya descargado el vehículo que tenga en paralelo.

13 La hora de llegada de los autocares a parking es 20 minutos antes del inicio de turno.

14 El control de entrada por retraso se hará accediendo al recinto por los tornos 1 y 2 del parking de visitas.

15 Si los autocares llegan hasta 15 minutos antes del inicio del turno, los trabajadores deben iniciar la jornada de forma puntual. Si la entrada es más tarde de este horario los trabajadores deben llegar a su puesto de trabajo en un tiempo no superior a los 15 minutos después del horario de entrada del autocar.

Annex 6: Horaris i freqüències del servei d'autobús de Nissan

