



**sabadell
universitat**

**INFORMACIÓ
REFLEXIÓ
DEBAT
CONEIXEMENT**

**QUARTA EDICIÓ DE SABADELL UNIVERSITAT
DEL 4 AL 8 DE JULIOL DE 2005**

**Planificació de l'accés sostenible a
empreses del Polígon de la Zona Franca**

**S6. MOBILITAT I LLOC DE TREBALL. COM ARRIBEM ALS
POLÍGONS INDUSTRIALS?**

Manel Ferri
Sabadell, juliol de 2005

organitzadors:



Ajuntament
de Sabadell



Universitat
Autònoma
de Barcelona



Parc Taulí
Institució Universitat UAB



Centre d'Innovació i Formació
Tecnològica
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

patrocinadors:

Fundació
BancSabadell



FUNDACIÓ
Caixa Sabadell

Planificació de l'accés sostenible al Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona

Els canvis en la localització de les indústries i els serveis, i la seva dispersió fora dels entorns urbans, ha fet prendre al sindicat que el nou model de mobilitat en l'accés als centres de treball perjudica els interessos dels treballadors i treballadores. "El temps que els treballadors guanyen a través de la reducció de jornada, el perden pels instruments en l'accés al lloc de treball". Aquesta és una de les conseqüències del model actual de mobilitat.

Veiem quines són les conseqüències d'aquest nou patró de mobilitat en l'accés a la feina. D'una banda, els desplaçaments cada cop són més llargs. No fa gaire anys era normal treballar en la mateixa localitat de residència i, fins i tot, en el mateix barri. Eren molts els treballadors que podien anar caminant a la feina. Ara, per contra, sovint s'ha de sortir de la ciutat fent uns desplaçaments que cada cop són més llargs i més cars. Alhora, a la majoria de polígons industrials els serveis de transport públic tenen una presència simbòlica quant no inexistente. Això suposa que s'hagi de fer servir el cotxe sense que moltes vegades hi hagi alternativa, provocant que el viatge a la feina sigui més car i molt més insegur.

Per exemple, s'ha establert que gairebé la meitat d'accidents de trànsit en dies feiners són accidents laborals in itinere, (17.000) és a dir, accidents que es produeixen en anar o tornar de la feina o en viatges dintre de l'horari laboral. Totes aquestes dades han portat al sindicats a la conclusió que la mobilitat en l'accés al lloc de treball basada prioritàriament en l'ús del vehicle privat és ineficient, provoca congestió i contaminació, genera molts accidents, i és una font permanent d'exclusió social degut a què gairebé un terç de treballadors i treballadores, per diverses raons, no tenen la possibilitat de viatjar en cotxe.

La utilització del cotxe per accedir als polígons industrials o grans centres comercials i de servei com l'Aeroport de Barcelona fa que el 50% dels accidents laborals amb resultat de mort siguin accidents de trànsit.

Probablement, limitar la capacitat dels ciutadans d'accedir a un o més vehicles privats a motor probablement no és la solució més idònia en una societat que exigeix l'exercici de la plena llibertat de l'individu, però certament cal avançar vers un ús més racional i eficient d'aquest mitjà de desplaçament, amb l'objecte de posar per davant del dret individual a usar el cotxe, el dret col·lectiu de gaudir d'unes condicions de vida treball més saludables, segures i eficients.

En les últimes dècades hem assistit a un procés de segregació en els usos dels territori que ha portat a la creació de gairebé sis-cents polígons industrials solament 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 en bicicleta és només simbòlic i els serveis de transport de treballadors en autocars d'empresa només existeixen en el cas de grans empreses i amb una certa tendència a la baixa. En aquest escenari l'ús del cotxe per arribar a la feina resulta molt freqüentment imprescindible. Aquesta situació es produeix fins i tot en grans polígons industrials com el de la Zona Franca de Barcelona, probablement el polígon industrial més gran d'Europa al sud de París. Amb més de quaranta mil treballadors, aquest gran polígon només disposa de tres línies d'autobús de mitja freqüència que el creuen en un o altre sentit; són les línies 109, 110 i 23, aquesta darrera inaugurada a principis de setembre de

2002. Les línies de bus 37 i 38 són perifèriques i només arriben a les portes del polígon, a l'àrea de les oficines del Consorci, per bé que la número 38 prolonga el seu trajecte fins les cotxeres de Zona Franca.

La utilització massiva del cotxe per desplaçar-se als llocs de treball dels polígons està suposant una autèntica metamorfosi en la forma d'accedir-hi i té unes repercussions molt importants en diversos fronts. Per exemple, per als treballadors que han d'accedir en cotxe els hi suposa un important augment de costos i un sensible increment en la probabilitat de tenir un accident de cotxe. Està acceptat que gairebé la meitat dels accidents de circulació són accidents laborals *in itinere*. Els costos socials d'aquesta forma de moure's també son importants: carreteres saturades en hora punta, baixes laborals i en general un lleuger descens de la productivitat, a més d'un increment de la contaminació com a conseqüència de l'ús majoritari del cotxe.

És per tot això que el sindicat Comissions Obreres de Catalunya van arribar a un acord per proposar al Consorci de la Zona Franca i a l'Ajuntament de Barcelona, la realització d'un treball de recerca en un polígon industrial, concretament el de la Zona Franca, per veure de quina forma es podien canviar les pautes de mobilitat en l'accés del treballadors a la feina, en el sentit de fer-les més sostenible, més econòmiques i més segures. Com a resultat d'aquest acord, s'ha encarregat el present treball, "Planificació d'un accés sostenible a empreses del Polígon de la Zona Franca".

Metodologia

Per conèixer la situació de mobilitat a cada empresa s'han dissenyat dos qüestionaris. Un ha estat complimentat per la direcció de l'empresa. Consta d'un únic full on es recullen les dades bàsiques de l'empresa i la possible existència de serveis d'autocar d'empresa. El segon qüestionari ha estat repartit a cada treballador. Constava de tres blocs: un amb les dades socioeconòmiques, el segon amb les dades de mobilitat relacionades amb l'activitat laboral i un tercer on es feia un sondeig a possibles propostes de canvi en la forma d'accedir a la feina.

L'anàlisi d'aquests qüestionaris permetrà formular propostes per canviar la forma d'anar a treballar. S'espera que les propostes formulades per l'equip tècnic puguin ser discutides amb els representants dels treballadors i de les empreses i que finalment arribin a fructificar en acords. A partir dels acords en aquestes empreses, que actuaran a mode de banc de proves, s'espera poder estendre l'aplicació de les noves pràctiques d'accés sostenible i segur a moltes altres empreses.

Les empreses escollides per passar el qüestionari han estat l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Barcelona Regional (BR), Consorci de la Zona Franca (CZF) i Nissan, totes elles amb centres de treball en el Polígon de la Zona Franca.

Barcelona maig de 2005

El sindicat fa anys que s'ha compromès amb la mobilitat sostenible

Reconeixement públic a la tasca de CCOO

Un Estudi sobre l'accés als polígons de la Zona Franca rep el Premi Medi Ambient 2005

El guardó és un reconeixement a l'aposta del sindicat per la mobilitat sostenible i segura. L'estudi de CCOO de Catalunya "Planificació d'un accés sostenible a les empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca" va rebre el 6 de juny, un dels premis Medi Ambient 2005 que lliura la Generalitat de Catalunya amb motiu del Dia Mundial del Medi Ambient.

L'acte va ser organitzat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge i va tenir lloc al CosmoCaixa de Barcelona. El lliurament dels premis es va fer a Manel Ferri, responsable de Mobilitat de CCOO de Catalunya i persona que ha dirigit l'estudi premiat.

La mobilitat dels treballadors i les treballadores

Aquest estudi de CCOO és la primera iniciativa que s'ha fet al nostre país sobre la necessitat de planificar un accés sostenible dels treballadors i les treballadores a les empreses dels polígons industrials. Aquest treball s'ha convertit en un full de ruta per administracions i institucions que l'han recolzat i ha estat recollit pel Pacte per la Competitivitat i la Internacionalització de l'economia Catalana.

El premi rebut per aquest treball significa un reconeixement a la tasca que realitza

Sovint ens hem fet ressò de la tasca que duu a terme CCOO de Catalunya en favor de la mobilitat sostenible i, més concretament, en els seus estudis i propostes sobre l'accés als polígons industrials.

Ara aquesta tasca s'ha vist recompensada amb la concessió del Premi Medi Ambient 2005.



Manel Ferri rep el premi de mans del conseller de Medi Ambient, Salvador Milà.

L'accés sostenible als polígons lleidatans

El passat 3 de maig, CCOO va participar en la formació que el Centre de Seguretat i Condicions de Salut en el Treball va realitzar a la seva seu del polígon "El Segre". La jornada tècnica "Prevenió dels accidents in itinere i en missió" va posar sobre la taula una problemàtica que sols els in itinere suposen el 48% dels accidents de treball arreu de Catalunya. El Pacte Social per a la Ciutadania, signat amb la Paeria acorda el desplegament del transport públic als tres polígons de Lleida ciutat.

CCOO de Catalunya i a la seva aposta per la mobilitat sostenible. Recordem que aquest sin-

dicat compta des del seu darrer 8è Congrés amb un Departament de Mobilitat dirigit pel

nostre company de la PTP Manel Ferri.

L'estudi iniciat a l'any 2001 i finalitzat al 2003, analitza en base a un conjunt d'enquestes els sistemes habituals de desplaçament dels treballadores i treballadors des de el seu domicili al centre de treball en empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca.

El gestor de mobilitat

En base a als resultats de les enquestes es va poder establir el sistema de desplaçament a la feina i la predisposició al canvi modal. Per últim es redacten les propostes tendents a facilitar el canvi modal del cotxe principal mode d'accés al centre treball, les propostes estan agrupades en la millora de transport públic, accessibilitat a peu, i formules de finançament del transport públic als empleats amb la reducció de l'oferta gratuïta de l'aparcament de cotxes.

En aquests moments, en millores en les freqüències en algunes línies d'autobús, adequació de marquesines, accessibilitat a peu i en bici, esta creada la figura del gestor de Mobilitat i aquest més de juny restarà constituït el Consell de Mobilitat del Polígon Industrial de la Zona Franca, essent el primer polígon amb Gestor de Mobilitat i Consell de Mobilitat. ●

Redacció