

PLA DE MOBILITAT

La Llei de la mobilitat 9/2003, de 13 de juny, aprovada pel Parlament de Catalunya i pionera dins de l'Estat espanyol, ha assentat les bases per a un nou model de planificació i gestió de la mobilitat. Un dels objectius d'aquesta llei (capítol I, article 3a) és: "Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball (...) amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible."

La societat demana cada vegada més un canvi de model de mobilitat tot requerint alternatives a l'ús abusiu del vehicle privat motoritzat. Tenint en compte que la mobilitat realitzada per motius laborals, anar i venir del lloc de treball, és un dels motius principals pels quals ens desplacem i que és en aquests tipus de viatges quan més s'utilitza el cotxe, és evident que un dels objectius prioritaris, per arribar al canvi de model ha de ser promoure la mobilitat sostenible, segura i equitativa en els desplaçaments per anar a la feina.

A Catalunya hi ha més de 23 milions de desplaçaments cada dia feiner. A la regió metropolitana de Barcelona, que disposa d'una xarxa de transport públic col·lectiu prou ampla, el percentatge de població que fa servir mitjans de transport sostenible és més elevat. Tanmateix, més d'un 50% de la mobilitat ocupacional es fa en cotxe.

El dia 10 de Juny de 2014, CCOO Diba vam celebrar una assemblea de treballador i treballadores amb un únic punt a l'ordre del dia: **LA MOBILITAT SOSTENIBLE**. Encara que la resta de representació sindical no va acceptar la nostra invitació de participar-hi, nosaltres creiem que és un tema prou important perquè ens impliquem tots i totes. Podeu veure un resum de l'assemblea al nostre canal de Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=KyWx1zLOe_g

CCOO Diba amb l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible, segura, saludable, equitativa i econòmica dels treballadors i treballadores, proposem:

■ GESTIÓ DELS PÀRQUINGS DELS CENTRES DE TREBALL

Estem radicalment en contra de les prohibicions, imposicions i les arbitriarietats. En el passat i en alguns centres, la manera de gestionar els pàrquings va ser prohibir-ne l'ús a tot el personal menys a determinats categories de comandaments. Tenim un exemple a l'Escola Industrial.

- NO A LES PROHIBICIONS** Per tant, en primer lloc, no és tracta de prohibir sinó de conscienciar, de fer pedagogia de mètodes saludables i d'incentivar econòmicament entre d'altres maneres per afavorir la mobilitat sostenible dels treballadors i treballadores. Ara bé, quan la corporació decideixi posar limitacions a l'accés de vehicles motoritzats, s'ha de fer des del diàlegs i el consens amb tot el personal. La taula de mobilitat és l'eina.

- QUI HA DE TENIR PRIORITAT.** Estem totalment en contra del criteri que puguin fer ús del pàrquing, pel seu cotxe privat, les persones que tinguin "determinades categories de comandament".

- **ALGUNS CRITERIS.** Entre d'altres, podrien ser: Grau de dificultat a l'accés als transports públics des del lloc de residència fins al centre de treball. Algun grau de discapacitat del treballador/ra. L'edat i la condició física. Per motius de conciliació (fills menors o discapacitat / familiar depenent...) També es podria crear una bossa d'hores per tenir accés amb el nostre vehicle i que permetés utilitzar el pàrquing de manera alterna a tot el personal.

■ **INCENTIUS ECONÒMICS**

Treballar per aconseguir acords amb la direcció de l'empresa del centre de treball que permetin la subvenció total o parcial dels **títols de transport per anar i torna de la feina**. Aplicació dels beneficis fiscals previstos a IRPF per desgravar els imports destinats pels treballadors/res en la compra dels abonaments de transport públic.

■ **AFAVORIR EL COTXE COMPARTIT**

- ➡ **APP MOBILITAT DIBA** Realitzar un llistat de totes les persones interessades a participar. (Preferències de viatge, orígens i destinacions). Fins i tot, es podria dissenyar una aplicació informàtica que permeti realitzar l'agrupació de persones.

■ **AFAVORIR L'ÚS DE LA BICICLETA**

- ➡ **CREACIÓ D'APARCAMENTS SEGURS.** Per exemple, al darrere de la xemeneia en recinte d'Urgell, hi ha un pàrquing utilitzat actualment com a parcament de vehicles corporatius i de particulars (personal de determinades categories de comandament). Proposem que es transformi en un gran parcament segur de bicicletes per als més de 1000 empleats que treballen al recinte de l'Escola Industrial.



- ➡ **CREACIÓ DE VESTUARIS ADIENTS.** S'hauria d'habilitar vestuaris adients pel personal usuari de bici amb dutxes i taquilles.
- ➡ **"BIKE TO WORK"** Participar en la campanya "Bike to work". En bici al treball un cop al mes amb l'habilitació per part de l'empresa de una línia de crèdit tou als treballadors i treballadores per la compra de bicicletes.

MOBILITAT DURANT LA JORNADA. Un Pla de Mobilitat, hauria de servir per trobar solucions a col·lectiu concrets. Per exemple, els **tècnics d'assessorament o d'assistència municipal** que han de prestar servei als ajuntaments. Això els comporta desplaçaments continus, la qual cosa suposa, entre altres coses, un elevat risc d'accidents, una major exposició a sancions de trànsit, entre altres aspectes...

Es podria trobar mesures com per exemple, millorar la cobertura extra d'assegurances i una compensació econòmica específica, entre d'altres. La Mesa de Negociació és on es negocien les condicions laborals i econòmica, però el fet de tenir un Pla o un gestor de mobilitat ens facilitarà les coses per trobar solucions tant per aquest col·lectiu com per d'altres que també és desplaçat.

Continua aprofundint en la mobilitat sostenible ...



PER APROFUNDIR EN LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Cada dia es realitzen milions de desplaçaments, i cada any augmenta una mica més la distància mitjana dels recorreguts. El cotxe és el mitjà de transport utilitzat en un 60% d'aquests viatges, amb una mitjana d'ocupació d'1,28 persones per vehicle; una quarta part de la seva capacitat.

Ocupacions mitjanes a Catalunya per vehicle

Viatgers	vehicle privat	1,28
	autobús	20
	ferrocarril urbà	24
	ferrocarril interurbà	35
Mercaderies (t)	camions	4
	furgonetes	1,5
	ferrocarrils	300

Font: Estudi de costos socials i ambientals, Generalitat de Catalunya

Una societat avança de manera sostenible quan garanteix el desenvolupament socioeconòmic i la qualitat de vida de les generacions actuals sense comprometre el de les generacions del demà.

Aplicat a la mobilitat, el concepte de **mobilitat sostenible** es tradueix en una sèrie de principis bàsics que determinen el nivell de sostenibilitat del model:

■ SEGURETAT

A Catalunya, durant el període 2009-2013, l'11,34% dels accidents laborals van estar relacionats amb el trànsit. D'aquests, el 37,31% van ser accidents de trànsit durant la jornada laboral, i el 62,69% van ser accidents de trànsit in itinere. El 42,93% de les víctimes mortals en el treball durant el període 2009-2013 ho van ser com a conseqüència d'un accident de trànsit.

■ COMPETITIVITAT

Dóna valor al temps perdut diàriament en desplaçaments poc eficients. Les congestions de trànsit, que afecten també al transport públic col·lectiu de superfície, són un perjudici tant per a l'economia de les empreses i dels treballadors/es com per al conjunt del país. Les hores productives que es perden en embussos als estats de la Unió Europea equivalen aproximadament a l'1% del Producte Interior Brut.

Costos del transport públic i del vehicle privat

Costos*	Transport públic	Vehicle privat
Operació directes	0,07	0,10
Operació indirectes	0,05	0,44
Temps	0,38	0,28
Externalitats	0,01	0,09
Totals	0,52	0,90

* /Viatger-km, amb impostos, any 2000

Font: Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (2003).

■ BENESTAR I SALUT

S'ha de tenir en compte els efectes de la contaminació sobre la salut pública. Una mobilitat no sostenible augmenta el risc de patir determinades malalties, potencien l'efecte d'hivernacle i el canvi climàtic.

■ MÉS PARTICIPATIVA.

Permet a tots els agents i sectors que tenen relació amb la qüestió a implicar-se en la millora de les condicions dels treballadors/es i consensuar propostes i solucions reals i efectives.

Els governs locals han de prioritzar polítiques de mobilitat sostenible a les ciutats i pobles. Tots els ciutadans som sempre vianants. Per tant, una mobilitat més sostenible beneficia al conjunt de la societat. Ara bé, especialment s'ha de trobar millores tenint en compte als i les **treballadores que cada dia ens desplacem per accedir al nostre lloc de feina.**

A NEGOCIAR AMB L'EMPRESA

■ UNA OFICINA DE MOBILITAT.

Creació d'una oficina de mobilitat i de la **figura gestor de mobilitat de la Diputació de Barcelona** per impulsar la redacció dels plans de desplaçaments d'empresa, tal com preveu ja ara el pla de Qualitat de l'aire del àrea Metropolitana. A més, hauria de gestionar la mobilitat interna del personal que hi treballa amb criteris d'eficiència energètica i baix nivell d'emissions de CO2 i de reducció dels accidents de trànsit in itinere.

■ REDACCIÓ DEL PLA DESPLAÇAMENT D'EMPRESA (PDE)

Un Pla de Desplaçaments d'empresa, es instrument per avaluar com ens movem del nostre domicili a la feina, fer propostes per a diversificar l'accés a la feina sigui sostenible i segur. També hauria d'establir un pla d'acció amb les propostes concretes per reconduir els desplaçaments recurrents que s'efectuen tots els dies per motiu de treball cap a maneres de transport social i ambientalment més sostenibles.

Es dissenyen propostes adaptades a les necessitats de cada centre de treball tenint en compte les circumstàncies dels propis treballadors i treballadores. Serveix per analitzar, avaluar i optimitzar la mobilitat adaptant horaris, oferta de transport públic, etc.

Un **PLA DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA** és un compromís mutu entre la direcció de l'empresa i els dels centres d'activitat i els treballadors / as, que es caracteritza per la cerca de la racionalitat des del punt de vista social, econòmic i ambiental.

➡ A QUI BENEFICIA EL PLA P.D.E.?

Als treballadors, perquè la millora de l'accessibilitat del transport al centre de treball permet als treballadors millorar la seva qualitat de vida i les condicions de treball. Un desplaçament lliure del cost psicològic i de l'ansietat produïda per la congestió diària, a al recerca d'aparcament, permet als treballadors beneficiar-se de nombrosos avantatges d'un desplaçament relaxat en el treball que permet dedicar el temps de desplaçament en activitats que no es podem fer si es condueix un cotxe.

Els plans permeten un estalvi econòmic als treballadors, s'aconsegueix una millora generalitzada de l'activitat laboral: millora la puntualitat, es redueix l'absentisme laboral, disminueix l'ansietat de la congestió, permet un clima de treball més relaxat i productiu, etc. A més, és un indicador que l'empresa es preocupa per la qualitat ambiental i les condicions laborals dels treballadors, la qual cosa millora la imatge general de l'empresa.

FASES DE L'ELABORACIÓ DEL PLA DE DESPLAÇAMENT (PDE)

Un Pla de Desplaçament d'Empresa és un procés dinàmic que no es tanca en cap moment. No és suficient amb dissenyar un programa coordinat de mesures i posar-les en funcionament, sinó que és necessari realitzar una labor constant de seguiment del compliment de les mateixes. Els plans es basen en quatre pilars fonamentals:

FASE I. IMPULS DEL PLA DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA.

És el moment en què es detecta el problema, es valora la seva dimensió inicial, buscant alternatives viables per millorar la situació de partida. Qualsevol decisió que es prengui en relació al Pla de Desplaçament d'Empresa ha de comptar amb el consens de tots els agents implicats, perquè només d'aquesta forma es podrà aconseguir-se un resultat acceptable en la millora de l'accessibilitat i la mobilitat.

Per a això hauran de realitzar-se reunions entre la direcció de l'empresa, els treballadors, intentant aconseguir una posició de consens en relació als problemes existents i els objectius que es desitja aconseguir en el futur.

Per aconseguir aquest consens és imprescindible la creació d'una Comissió de Mobilitat o taula de mobilitat, formada per totes les parts interessades (representants dels treballadors i empresa), que serà on és treballen les mesures a aplicar.

El Pla requereix una implicació directa dels agents afectats directament per la mobilitat, perquè són les pautes de mobilitat de les persones que diàriament accedeixen als diferents centres de treball les que han de modificar-se, i no s'aconseguirà l'objectiu si la decisió no és consultada. La millor fórmula és que els treballadors i la direcció de l'empresa participin des del principi en l'elaboració, desenvolupament i implantació del Pla de Desplaçament d'Empresa, mitjançant la creació d'una Comissió de Mobilitat amb representació de tots els agents implicats.

FASE II. DIAGNOSI, REDACCIÓ I APROVACIÓ DEL PLA

Es realitzarà una anàlisi de la situació de partida, que permeti descriure amb el major detall possible l'escenari de la mobilitat dels treballadors a tots els centres de treball de la Diputació amb totes les seves peculiaritats.

S'hauran de realitzar enquestes als treballadors/res. L'enquesta ens proporciona la informació necessària per descriure el perfil dels desplaçaments quotidians. Quant temps passem en el viatge del domicili al treball. Quants diners gastem en el desplaçament del domicili al treball.

Quan es disposi de tota aquesta informació, es definirà l'escenari actual de la mobilitat, procedint al balanç social i ambiental del conjunt dels desplaçaments. Una vegada completat i consensuada el diagnòstic de la situació actual de la mobilitat, s'haurà de fer públic els resultats. A continuació, es passa a la següent fase: l'elaboració les propostes i definició del Pla de Mobilitat sostenible. S'ha d'incidir en la necessitat que cadascuna de les mesures proposada s'adapti realment a l'empresa, el seu funcionament, als seus horaris, al nombre de treballadors o en la dimensió espacial del centre. Només adaptant-se a la realitat amb la qual s'enfronten, la problemàtica que s'intenta solucionar podrà satisfer a tots i cadascun dels treballadors.

■ FASE III. IMPLEMENTACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Per poder executar les propostes d'actuació convé que aquesta tasca sigui assumida per un òrgan de gestió que compti amb el suport i la confiança de tots els agents implicats. Aquest òrgan de gestió pot ser la Comissió de Mobilitat creada anteriorment.

Una eina de gran importància en aquest sentit seria el nomenament de la figura d'un gestor / a de mobilitat per dur a terme l'aplicació de les mesures adoptades en el Pla. Ha de tenir competències i funcions tècniques que coordinin tots els aspectes relacionats amb el transport, la mobilitat i l'accessibilitat. També ha de participar activament en l'elaboració i aplicació de les propostes d'actuació. És doncs, la figura executiva de la Comissió de Mobilitat.

El gestor / a de mobilitat és la persona encarregada de la implementació del Pla de Mobilitat Sostenible, i la Comissió de Mobilitat ha de ser l'encarregada de seguir els objectius plantejats i la seva aplicació.

■ FASE IV. AVALUACIÓ I REVISIÓ DEL PLA.

El seguiment i avaluació és necessari per determinar el grau d'aplicació del Pla i avaluar els progressos que cal fer.



■ CREACIÓ DE GRUPS DE TREBALL

Una eina fonamental per a aquesta fase és la creació de grups de treball específics. L'objectiu de la creació d'aquests grups de treball és recollir les necessitats dels treballadors / as en relació als seus desplaçaments al treball, per incorporar els suggeriments i propostes que permetin optimitzar cadascuna de les formes de mobilitat i incorporar-les al Pla de Mobilitat Sostenible.

Aquests grups de treball es reuniran amb certa periodicitat, i revisaran els problemes específics de cadascuna de la forma de mobilitat. Es treballarà per aconseguir que cada mitjà de transport pugui captar nous usuaris, dels mitjans de transport sostenible, d'entre als treballadors i treballadores.

➡ PROPOSTA DE CREACIÓ DE GRUPS DE TREBALL ESPECÍFICS

■ GRUP DE TREBALL DE TRANSPORTS PÚBLICS

- Recollir els principals problemes dels treballadors a l'hora d'utilitzar el transport públic.
- Cercar propostes de millora dels serveis. Demanar davant les empreses i administracions la millora de les infraestructures, els serveis, els transbords, la informació, etc. Per exemple, demanar demanar la unió dels tramvies per a la Diagonal, incrementant així l'oferta de transport públic als centres de treball de Can Serra, Minerva, Londres i Urgell i Maternitat.
- Oferir recomanacions als treballadors per canviar el seu model de transport cap al transport públic.
- Aconseguir acords amb la direcció de l'empresa del centre de treball que permetin la subvenció dels títols de transport.

■ GRUP DE TREBALL DE COTXE COMPARTIT

- Difondre entre els treballadors els beneficis del cotxe compartit.
- Realitzar un llistat de totes les persones interessades a participar. Qüestionari per a tots aquells interessats a participar en aquest servei, amb les preferències de viatge, orígens i destinacions.
- Disseny d'una petita aplicació informàtica (APP MOBILITAT DIBA) que permeti realitzar l'agrupació de treballadors/res.

■ GRUP DE TREBALL DE BICICLETA

- Dissenyar aparcaments segurs per a bicis al centre de treball.
- Habilitar un lloc d'informatiu sobre els itineraris i condicions d'accessibilitat amb bicicleta al transport públic. Edició d'un fullet informatiu que reculli les recomanacions bàsiques per a la realització del trajecte al treball amb bici.
- Buscar espais destinats a vestuari dels usuaris de bici i si és possible instal·lar dutxes.