



polítiques sectorials i
sostenibilitat

Els desplaçaments a la feina dels treballadors i les treballadores del parc empresarial de ca n'Ametller i els polígons industrials Can Sant Joan i Can Mates

Resultats de les enquestes de mobilitat i valoracions i propostes sindicals

Gener de 2018

Gener de 2018



Document elaborat per la Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO de Catalunya (tel. 934812906, jmjurado@ccoo.cat), amb la col·laboració de la Unió Intercomarcal de CCOO de Catalunya del Vallès Occidental-Catalunya Central (tel. 937155600) i la participació activa dels i les representants sindicals de CCOO als polígons

Índex de continguts

Presentació, 5

I. Resultats de l'enquesta de mobilitat , 7

1. El perfil de les persones enquestades, 7
2. La jornada laboral, 10
3. Els desplaçaments al centre de treball, 12
4. Els hàbits de mobilitat a la feina, 17
 - 4.1. Els usuaris/àries de cotxe i moto, 18
 - 4.2. Els usuaris/àries del transport públic, 21
 - 4.3. Els usuaris/àries de la bicicleta, 24
5. L'accidentalitat durant els desplaçaments per motius laborals, 25

II. Conclusions preliminars, 28

III. Propostes de CCOO, 30

Resum executiu, 33

Recull fotogràfic, 39

Presentació

Un dels principals motius generadors de mobilitat és el desplaçament a la feina. La planificació de la mobilitat ha de partir d'aquesta realitat, sobre tot quan s'hi incorpora l'objectiu d'avançar cap a un model de transport més sostenible, segur i saludable.

Els responsables de la gestió dels centres de treball també han d'assumir la seva responsabilitat davant aquesta problemàtica. Fins i tot existeixen disposicions legals que obliguen a implementar mesures en determinats casos, per tal de reduir els impactes ambientals, el que alhora rebaixaria els riscos per a les persones treballadores.

Es fa del tot necessari transformar el model actual de mobilitat, el Parc Empresarial de Can n'Ametller (d'ara en davant PECNA) i els polígons industrials Can Sant Joan i Can Mates configuren un espai amb unes evidents mancances per a l'accés de les persones treballadores. . Es tracta d'un veritable exemple concret d'aquesta situació.

En conseqüència, cal desenvolupar una sèrie d'instruments i estratègies per reduir els impactes associats al model imperant de mobilitat, tot optimitzant els recursos existents i promovent diferents alternatives en les operacions de desplaçament.

Des de les diferents administracions, entre les quals s'inclou l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès s'ha manifestat certa voluntat de treballar en favor de la mobilitat sostenible de les persones, com un element central per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, de recuperar l'espai públic per a la convivència d'usos diversos i per fer més amable la vida a la ciutat. Però el cert és que els treballadors/ores del PECNA i els polígons continuen patint importants problemes per arribar cada dia als seus centres de treball.

A partir d'aquesta situació, els representants de CCOO han decidit començar a coordinar-se amb el suport de l'estructura de la seva estructura sindical per tractar de millorar la mobilitat en el parc empresarial.

Aquest document és el resultat d'una enquesta realitzada l'any 2017 entre persones treballadores del PECNA i els PI Can Sant Joan i Can Mates. No formen part d'aquest estudi les empreses que han realitzat darrerament alguna consulta similar, tot esperant integrar les seves conclusions dins dels nostres treballs.

Així esperem contribuir a la competitivitat i la millora de la qualitat de vida d'un espai que està cridat, a més, a acollir més persones.

Finalment, volem aprofitar aquest espai per agrair als centenars de treballadors i treballadores la seva col·laboració en la realització d'aquest modest estudi.

I. Resultats de l'enquesta de mobilitat

Aquest capítol analitza les respostes obtingudes mitjançant l'enquesta de mobilitat a la feina que van contestar els treballadors i les treballadores de diverses empreses ubicades en el PECNA i els PI Can Sant Joan i Can Mates. Els diferents apartats donen compte dels hàbits de mobilitat d'una mostra significativa de persones que, de manera voluntària, han volgut participar en aquest estudi responnent a un breu qüestionari que es va enviar per correu electrònic i que podien emplenar per via telemàtica. El nombre de respostes obtingudes ha estat considerable¹, motiu pel qual podem considerar que els resultats es poden extrapolar al conjunt de la plantilla amb un marge d'error baix.

1. El perfil de les persones enquestades

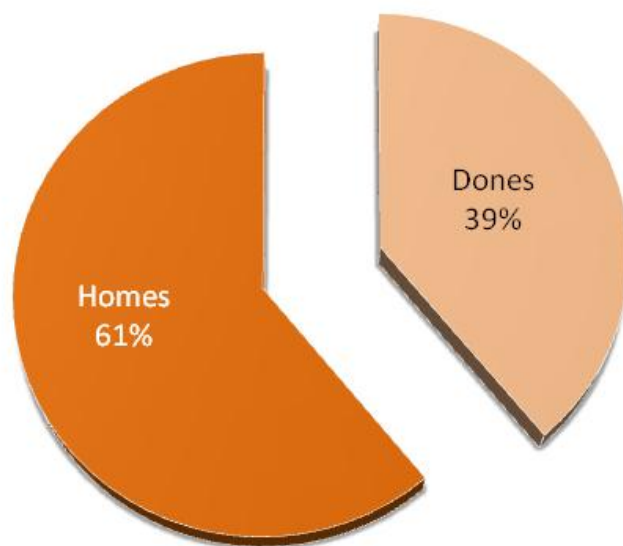
El nombre total de persones que han contestat al qüestionari ha estat de 392, que treballen en diversos centres situats en el PECNA i els PI Can Sant Joan i Can Mates.

La distribució en funció del gènere mostra un clar predomini dels homes, que representen el 61% de la mostra front al 39% de dones. Aquesta disparitat podria ser un reflex de la concentració de sectors d'activitat tradicionalment masculinitzats en aquest parc empresarial i polígons industrials.

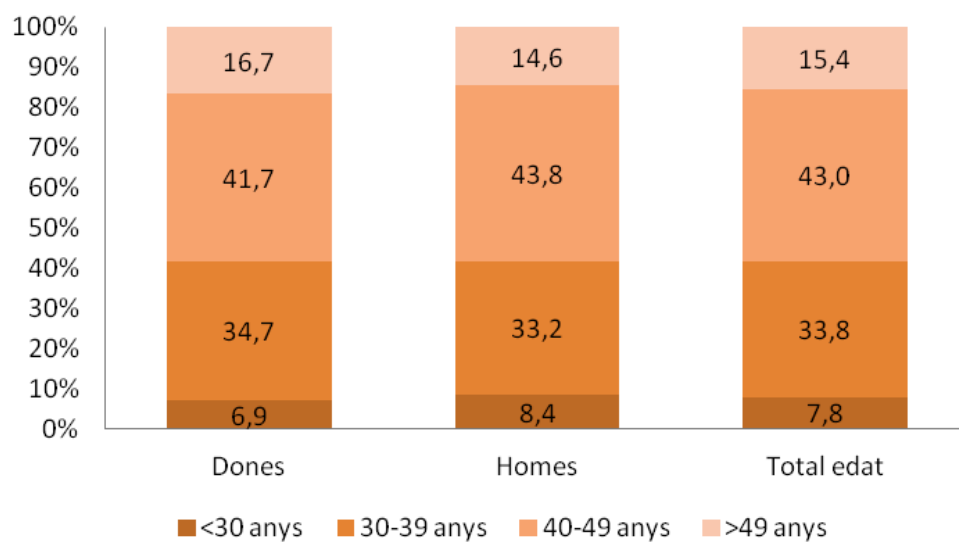
Pel que fa a la seva distribució per franges d'edats, observem una clara predominança de les persones de 30 i més anys. La franja d'edat entre 30 i 50 anys constitueix més de la meitat de la mostra (76,8%), seguida pels treballadors/es de més de 50 anys (15,4%). Els menors de 30 anys, en canvi, no arriben al 8%. La distribució segons edat i gènere no presenta diferències significatives entre dones i homes, tal com es pot apreciar al gràfic 2.

¹ Si no s'indica el contrari, a l'anàlisi no hem tingut en compte les respostes en blanc, ja que en general aquestes han estat poques.

Gràfic 1 Distribució en funció del gènere (en %)

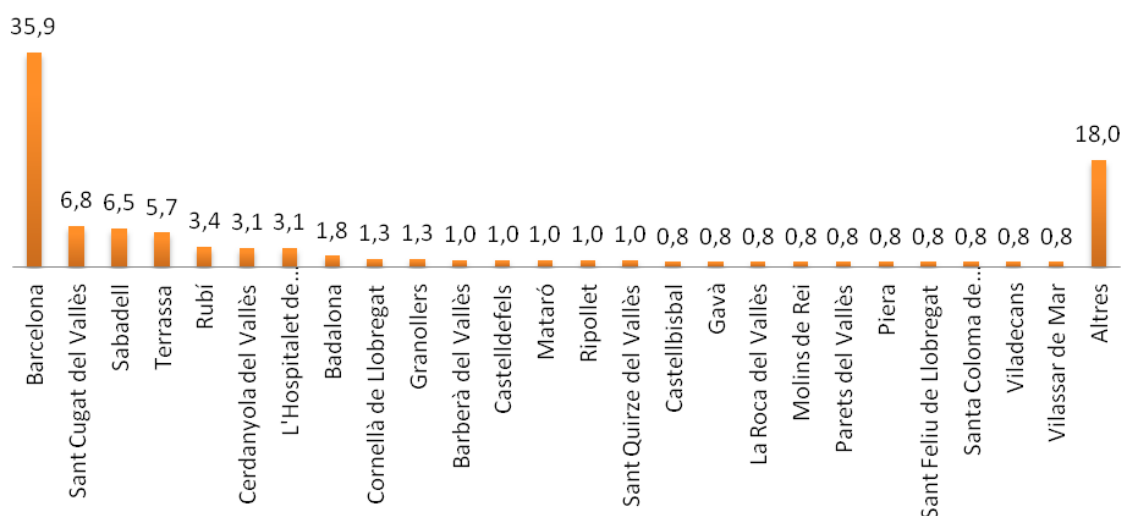


Gràfic 2 Distribució segons franges d'edat i gèneres (en %)

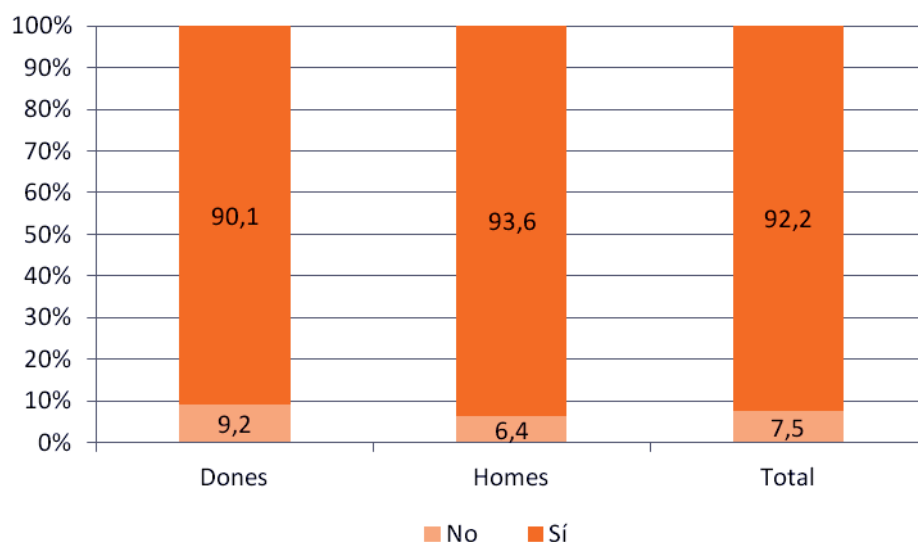


Quant al municipi de residència dels treballadors/es de PECNA, s'observa un predomini de residents a Barcelona, atès que 3 de cada 10 enquestats/des hi viuen en aquest municipi.

Gràfic 3 Municipi de residència (en %)



Gràfic 4 Disposició de permís de conduir segons el gènere (en %)



Pel que fa a la possessió del carnet de conduir tenim que la majoria (9 de cada 10) de les persones que hi treballen al parc empresarial

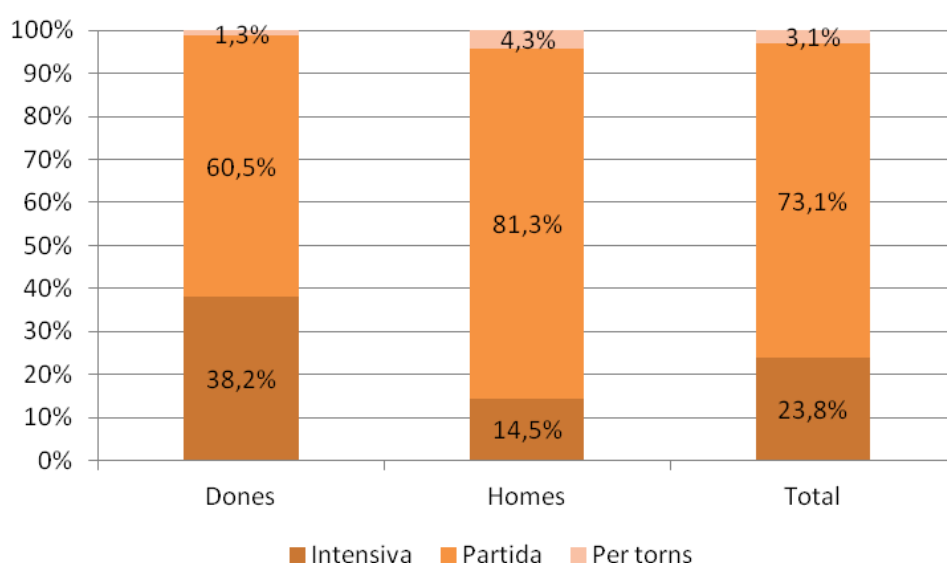
en disposen, tot i que en el cas de les dones la proporció és lleugerament inferior a la mitjana de la mostra.

Un cop presentades les principals característiques de la mostra, podem passar a l'apartat següent en el què s'analitzarà la jornada laboral d'aquestes persones.

2. La jornada laboral

Aquesta part del document explora alguns aspectes de la jornada de treball que són rellevants a l'hora d'escollir el mode de transport més adient per desplaçar-se fins a la feina. Així, ens centrarem breument en el tipus de jornada laboral i en l'horari.

Gràfic 5 Distribució segons la jornada laboral i el gènere (en %)

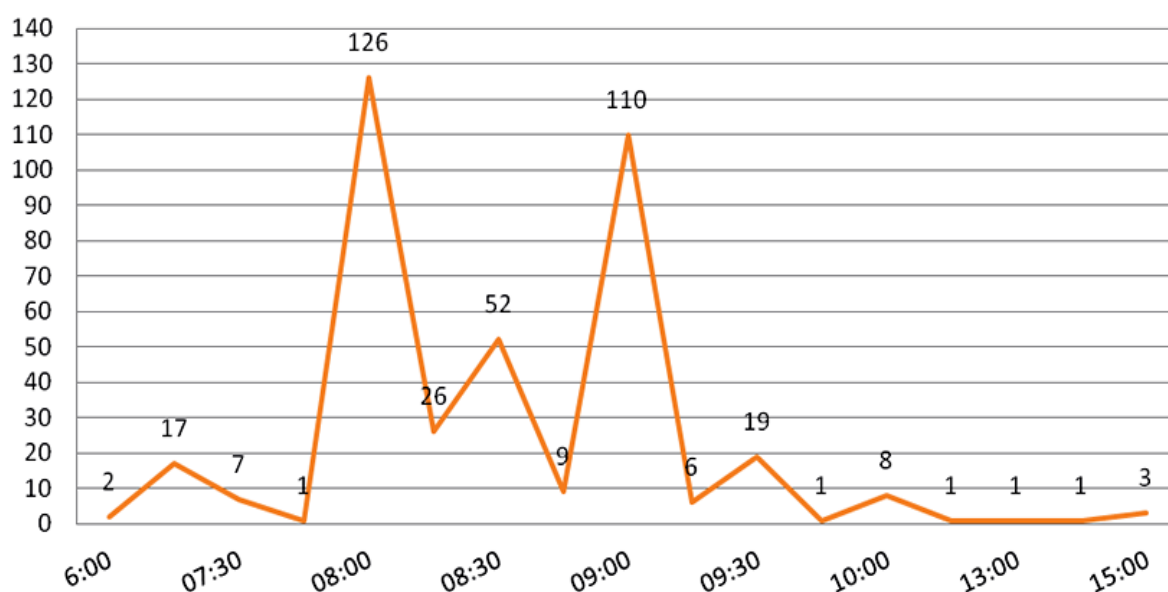


La informació obtinguda mostra que la majoria dels enquestats i enquestades, el 73,1%, fa jornada partida. No obstant, cal indicar que hi ha clares diferències en funció del gènere, de manera que els homes superen en gairebé vuit punts percentuals la mitjana mostral, mentre que les dones estan 13 punts per sota d'aquesta. La jornada intensiva és el segon tipus en importància, segons ho indica el 23,8% dels enquestats/des. En aquest cas, la diferència entre

gèneres s'inclina cap al costat de les dones, que superen la mitjana mostral per 14 punts percentuals (38,2%). El treball a torns és una opció molt minoritària (3,1%), en la qual els homes (4,3%) hi tenen una major presència que les dones (1,3%).

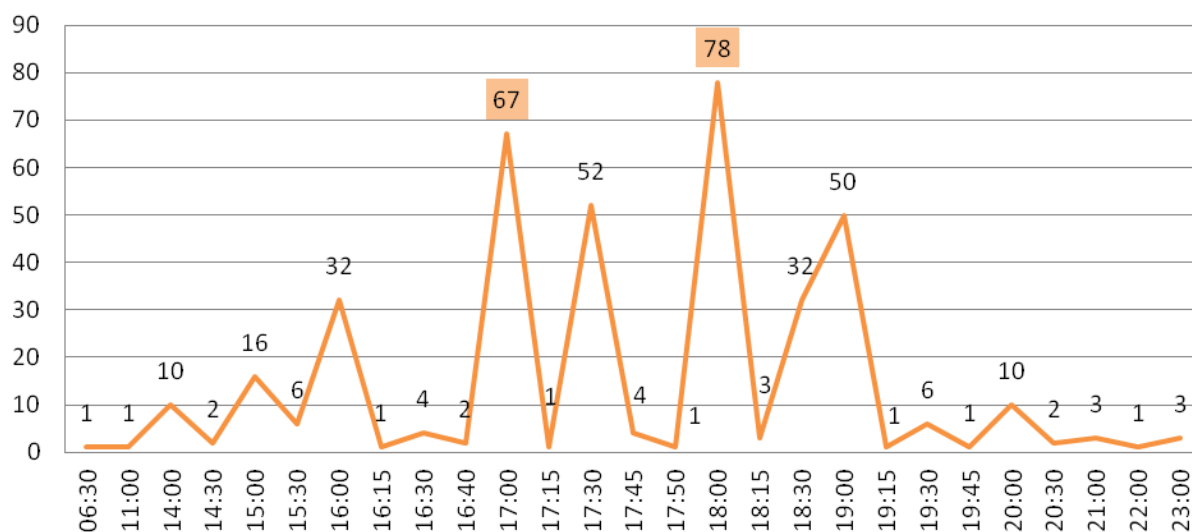
Pel que fa a les hores de major afluència per entrar a la feina, es detecten dos horaris predominants: les 8:00 hores i les 9:00 hores, així com la franja compresa entre aquestes dues hores. Així, el 57% de la mostra arriba al seu centre en aquesta franja horària.

Gràfic 6 Distribució segons l'horari d'entrada a la feina (valors absoluts)



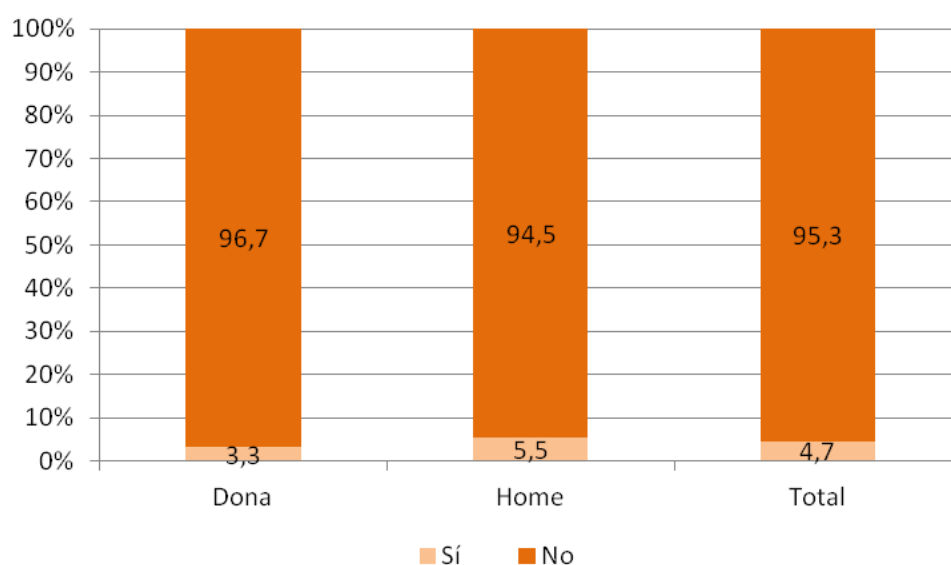
En el cas de l'horari de sortida un cop finalitzada la jornada laboral, la informació recollida mostra dues hores predominants, les 17:00 hores i les 18:00 hores. En l'interval horari comprès entre aquestes dues hores es concentra el 51,8% de les sortides de la feina, segons ho han indicat els treballadors i les treballadores participants a l'enquesta.

Gràfic 7 Distribució segons l'horari de sortida de la feina (valors absoluts)



El treball en caps de setmana és minoritari, ja que no arriba al 5% de respostes. Observem una diferència de més de dos punts percentuals entre gèneres, en aquest cas a favor dels homes (5,5%) respecte les dones (3,3%).

Gràfic 8 Distribució segons treball el cap de setmana (en %)

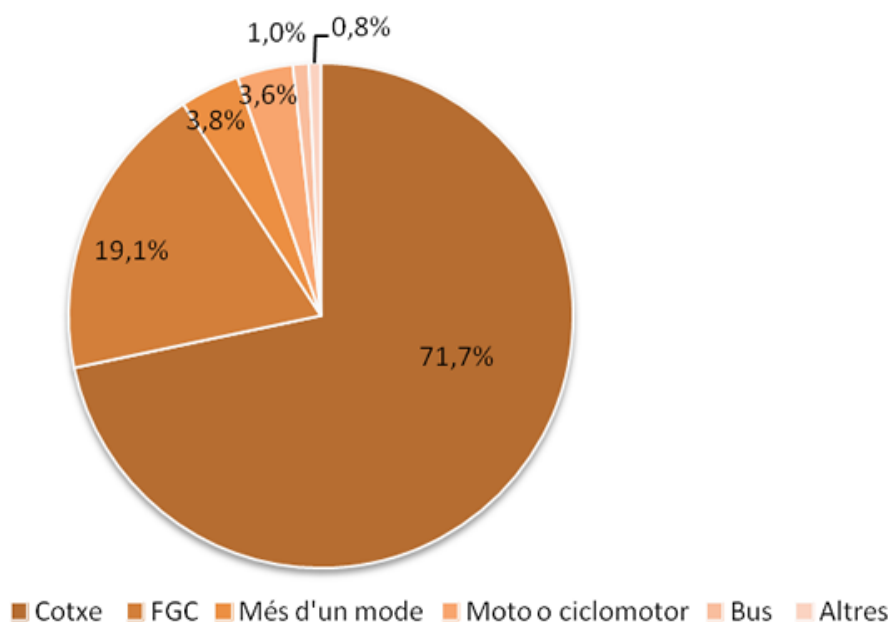


3. Els desplaçaments al centre de treball

Sense entrar a valorar la seva qualitat, el PECNA i els polígons disposen de diverses opcions de transport que permeten aproximar-s'hi fins als diferents centres que s'hi ubiquen. Així no ha de sorprendre que bona part dels enquestats/des hagin indicat diversos mitjans que fan servir habitualment en els seus desplaçaments per motius laborals.

Entre les persones que utilitzen un únic mitjà de transport el més utilitzat és el cotxe, que fa servir un 71,7% dels enquestats/des. Els segueixen els usuaris de FGC, un 19,1% de la mostra i aquells treballadors/es que alternen o combinen més d'un mode principal, el 3,8% del total.

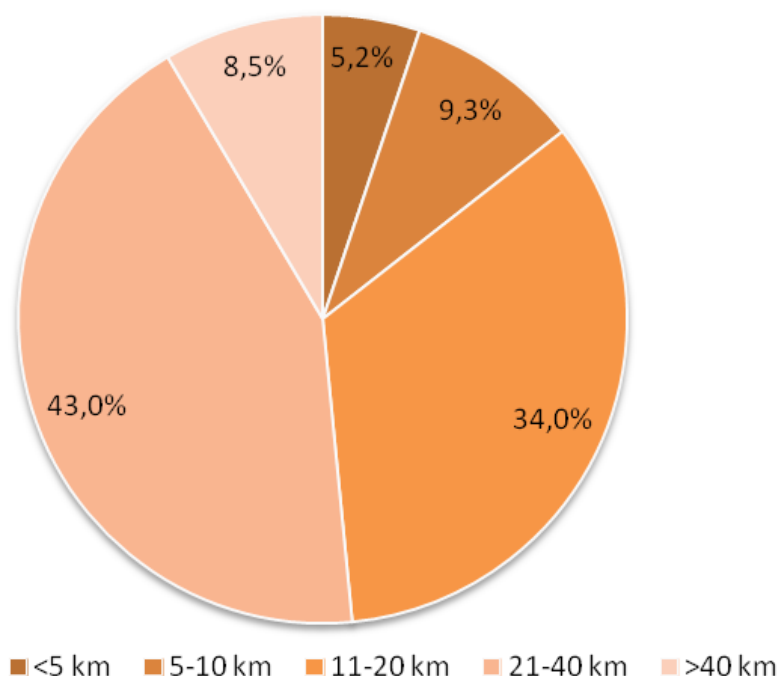
Gràfic 9 Mode de transport principal en els desplaçaments a la feina (en %)



Pel que fa a la distància existent entre el lloc de residència i el centre de treball, el 48,5% dels enquestats recorren fins a 20

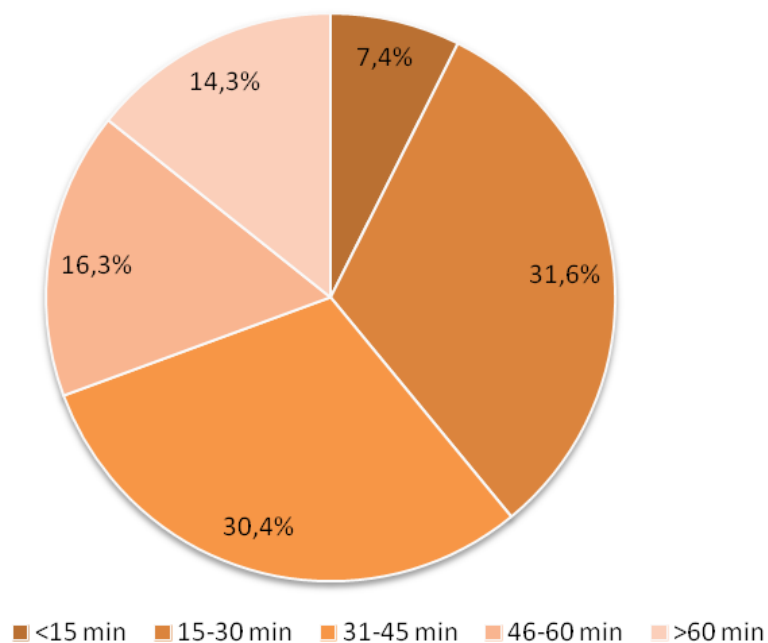
kilòmetres des del seu domicili fins al centre de treball i viceversa. També observem que el 43% de les persones de la mostra realitzen trajectes compresos entre els 21 i els 40 km. Tanmateix, cal destacar el 8,5% de treballadors i treballadores que diàriament recorren més de 40 kilòmetres per anar a treballar.

Gràfic 10 Distància entre el domicili i el centre de treball (en Km)



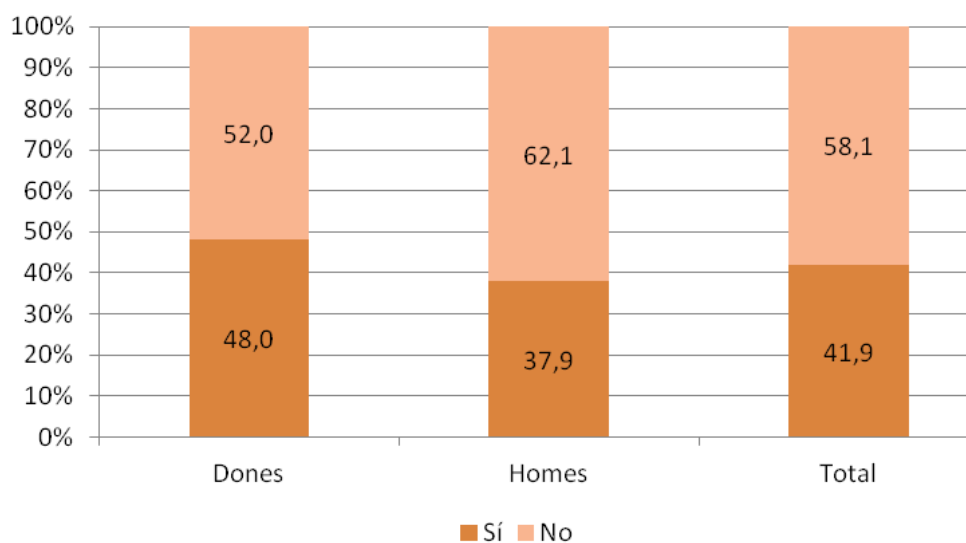
Un altre element d'anàlisi que està molt vinculat amb la distància és el temps de desplaçament que les persones treballadores inverteixen cada dia en els seus recorreguts. Les dades ens mostren, per una banda, que l'interval comprès entre els 15 i els 30 minuts és el temps que utilitza un 32% de les persones enquestades, seguit per aquelles que triguen entre 31 i 45 minuts en desplaçar-se a la feina, un 30,4%. Per altra banda, un 14,3% dels enquestats/des triguen més d'una hora en arribar al seu centre de treball.

Gràfic 11 Temps de desplaçament entre el domicili i el centre de treball (en minuts)



És bastant habitual que s'aprofiti el trajecte d'anada o tornada de la feina per realitzar altres activitats de caràcter personal o familiar (acompanyar els fills a escola, comprar, anar al gimnàs, etc.).

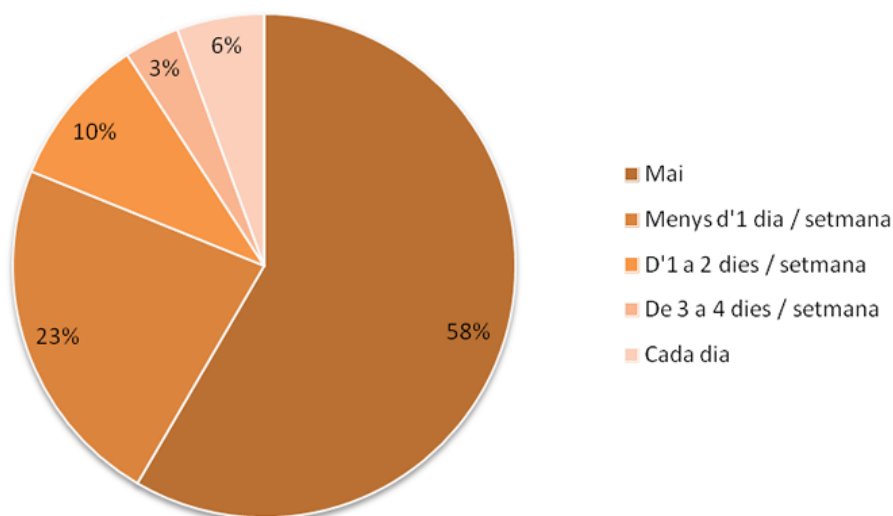
Gràfic 12 Combinació del desplaçament a la feina amb altres activitats (en %)



Aquest és el cas d'un 42% de persones enquestades, tot i que si ho desagreguem per gèneres, observem que hi ha una diferència de 10 punts a favor de les dones (48%) respecte dels homes (37,9%). Així doncs, gairebé la meitat de les treballadores que han participat en l'enquesta combinen els trajectes per anar i tornar de la feina altres activitats personals.

Pel que fa a la realització de desplaçaments per motiu de feina derivats de la pròpia activitat professional, els treballadors/es indiquen que no és gaire freqüent, ja que la majoria (58,4%) no ho fan mai o menys d'un cop a la setmana (22,7%). En canvi, hi ha un 6% de la mostra que realitza desplaçaments per causes laborals cada dia i un 3% que ho fa 3 o 4 cops per setmana.

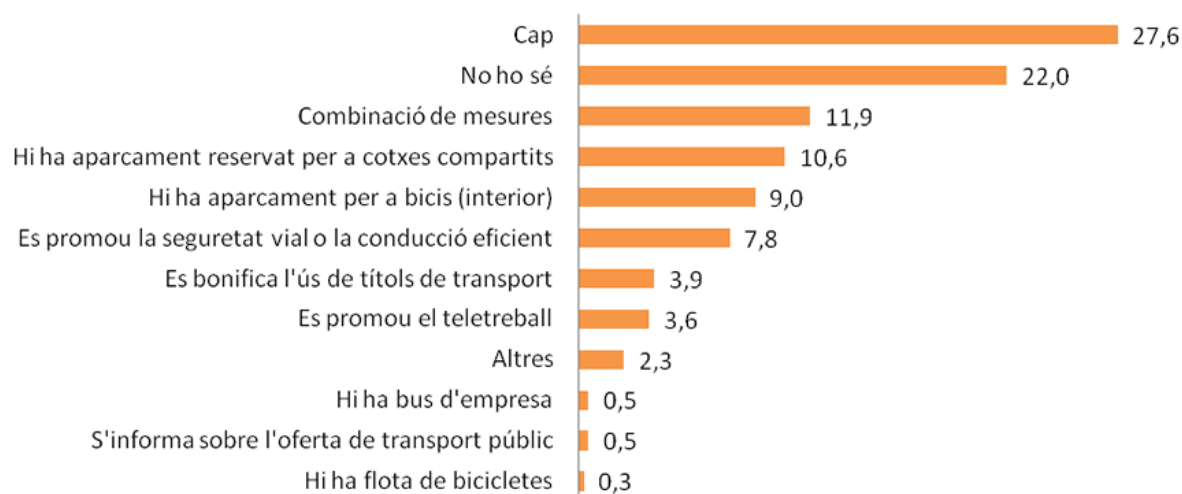
Gràfic 13 Freqüència en que surt de l'empresa per realitzar tasques laborals



Una de les preguntes que es va introduir en el qüestionari volia indagar en l'existència de mesures per afavorir la mobilitat sostenible per anar i tornar als centres de treball.

El gràfic següent mostra les respostes de les persones enquestades en relació amb el seu coneixement de l'aplicació de mesures per a fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina.

Gràfic 14 Mesures de mobilitat sostenible que aplica el centre de treball (en %)*



* Probablement, les respostes corresponents a "cotxe compartit" no traslladen la realitat, segons l'experiència dels delegats/ades de CCOO

Hi destaca, amb molta diferència, la manca de mesures per promoure la mobilitat sostenible, segons ho ha indicat el 27,6% dels enquestats/des. Així mateix, un 22% desconeix si existeixen mesures sostenibles al seu centre.

També hem vist que gairebé el 12% de les persones consultades assenyalen que en el seu centre de treball s'ha implementat una combinació de diverses mesures de foment de la mobilitat sostenible, que normalment són la coexistència d'aparcament per a bicicletes i d'aparcament reservat per a cotxes compartits.

Fins aquí la descripció dels desplaçaments per motiu de feina de les persones enquestades. En el següent capítol aprofundirem en el hàbits de mobilitat dels usuaris i les usuàries de diferents modes de transport.

4. Els hàbits de mobilitat a la feina

En aquest apartat s'exposa l'opinió de les persones participants en l'estudi quan se'ls va plantejar la possibilitat de fer servir modes de

transport més sostenibles; en concret, el transport públic, la bicicleta, el cotxe compartit i el bus d'empresa. Així, es volia conèixer quins serien els condicionants que afavoririen un canvi en els seus hàbits de mobilitat per anar a la feina.

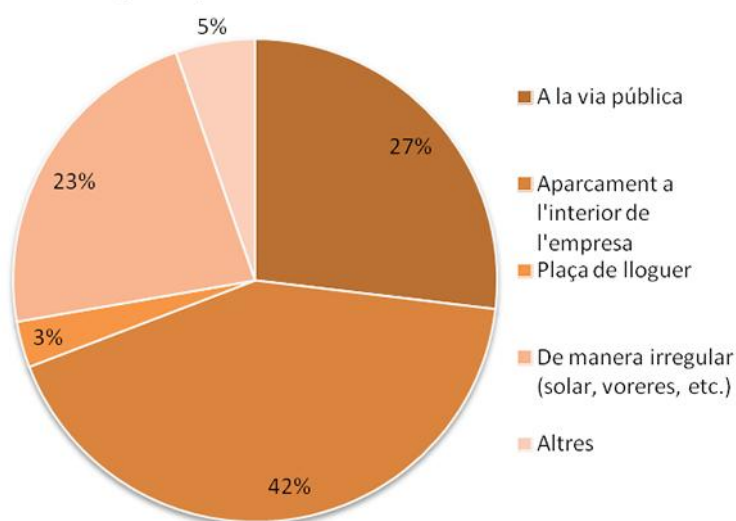
A continuació presentem les diferents valoracions per a cadascun dels quatre mitjans de transport que hem indicat.

4.1. Els usuaris/àries de cotxe i moto

En aquest primer epígraf es presenten algunes dades relacionades amb l'ús del vehicle privat, ja sigui cotxe o motocicleta, com a mode de transport principal o més habitual per realitzar els desplaçaments a la feina.

La primera qüestió a analitzar té a veure amb el lloc on solen estacionar els vehicles quan arriben al seu centre de treball. Així, observem que un 42% de treballadores/es disposen d'aparcament dintre de l'empresa. Una altra alternativa és aparcar a la via pública, ja sigui de manera regular (27%) o bé irregular, aprofitant espais lliures als solars i les voreres (23%). Només un 3% de la mostra aparca en una plaça de lloguer.

Gràfic 15 Lloc d'aparcament habitual del vehicle (en %)



Un altre aspecte d'interès és conèixer quines circumstàncies podrien afavorir un canvi d'hàbits per part de la persona enquestada. Així, en aquesta anàlisi ens interessa saber la predisposició i els condicionants que s'haurien de complir per a que aquests treballadors/es fessin servir el transport públic, la bicicleta, el bus d'empresa o estiguessin disposats a compartir cotxe per anar al seu centre de treball.

Taula 1. Condicions per utilitzar el transport públic per anar a la feina (en %)*

Condicions necessàries per utilitzar el transport públic	%
Si el temps de desplaçament és, com a màxim, 1,5 vegades el que trigo amb cotxe/moto	27,4%
Si les parades del transport públic fossin més a prop de casa meua	21,3%
Si els horaris d'arribada i sortida coincidissin (millor) amb el meu horari laboral	20,7%
Si part de les despeses les cobreix l'empresa	17,9%
Si les parades del transport públic fossin més properes a la feina	17,9%
Si el transport públic fos més fiable (no arribés amb retard)	14,0%
Si les parades/estacions i l'accés a peu estiguessin en millors condicions (il·luminació, seguretat, etc.)	8,8%
Si hagués de pagar per aparcar el cotxe o la moto	5,5%
Si trobés solucions alternatives per a les activitats que realitzo en el desplaçament de casa a la feina: portar als nens/es a l'escola, comprar, etc.	5,2%
Si tingués més garantia de trobar seient	3,6%
Altres condicions	3,6%
Si em donen informació sobre les diferents possibilitats	3,3%
Cap, no m'ho plantejo	0,6%

*Nombre de participants que han respost: 329.

En primer lloc es va plantejar quins serien els condicionants que podrien afavorir el fet d'usar el transport públic per desplaçar-se a la feina. La taula 1 mostra les condicions assenyalades pels treballadors/es del PECNA que els motivarien a usar el transport públic. Observem que les condicions més citades per les persones enquestades tenen a veure principalment amb el temps que s'inverteix en el desplaçament (27,4%), la proximitat de les parades/estacions de transport amb el seu lloc de residència (21,3%)

i una major sincronització entre els horaris del transport públic i l'horari laboral (20,7%).

La segona qüestió que es va plantejar es referia a la possibilitat de compartir vehicle amb altres treballadors/es del parc empresarial per anar fins a la feina. En aquest cas, el principal condicionant ha estat la proximitat del lloc de residència dels companys/es amb qui es compartís vehicle, tal com ho s'ha indicat en el 33,7% dels casos. No obstant això, un 30,4% de les persones participants manifesta que no vol compartir cotxe, amb independència de les facilitats que es puguin oferir per fomentar aquest mode de desplaçament. La taula 2 mostra totes les respostes proporcionades, per ordre de major a menor importància.

Taula 2. Condicions per compartir cotxe per anar a la feina (en %)*

Condicions per compartir cotxe	%
Si els companys/es de feina visquessin a prop de casa meva	40,0%
No tinc intenció de compartir vehicle	36,1%
Si l'empresa posés mecanismes per trobar companys/es per compartir cotxe	18,8%
Si obtingués una plaça de pàrking reservada quan compartís cotxe	15,5%
Si s'oferís un incentiu econòmic o el pàrking tingués descompte	14,2%
Si hagués de pagar per aparcar el cotxe o la moto	1,5%

*Nombre de participants que han respost: 330.

A continuació es va plantejar la pregunta de si considerarien utilitzar la bicicleta com a sistema de transport en lloc del cotxe o la moto; aquest cop, la resposta majoritària ha estat negativa (73,2%). En el cas dels treballadors/es que s'ho plantejarien com a opció, els elements a valorar tenen a veure amb la incorporació de carrils bici (11%), junt amb la disponibilitat de vestuaris i dutxes al seus centres de treball (9,5%). La taula 3 ofereix un resum dels principals aspectes que caldria contemplar per impulsar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments laborals entre els treballadors/es del PECNA.

Taula 3. Condicions per usar la bicicleta per anar a la feina (en %)*

Condicions per usar bicicleta	%
Cap, no m'ho plantejo	73,2%
Si hi haguessin carrils bici	11,0%
Si hi haguessin vestidors i dutxes a la feina	9,5%
Si hi hagués una ruta més directa	8,0%
Si hi hagués un aparcament de bicicletes segur	6,3%
Si s'oferís un incentiu econòmic per anar amb bicicleta a la feina	6,0%
Altres condicions	4,5%
Si l'empresa em proporcionés la bicicleta	1,5%
Si hagués de pagar per aparcar el cotxe/moto	0,3%

*Nombre de participants que han respost: 336.

L'última qüestió que es va formular a les persones participants te a veure amb quins factors afavoririen els seus desplaçaments amb un bus d'empresa, ja fos propi o compartit entre diverses empreses del PECNA. Les respostes mostren que la durada del trajecte és un element important pel 45,7% dels enquestats/ades, seguit pel factor econòmic, atès que el 41,8% consideraria usar el bus d'empresa si la seva empresa se'n fes càrrec de la despesa. En la taula 4 es mostren totes les respostes, ordenades en funció de la seva importància.

Taula 4. Condicions per utilitzar un bus d'empresa, propi o compartit, per anar a la feina (en %)*

Condicions per usar bus d'empresa	%
Si el temps de trajecte fos equivalent al que faig actualment.	45,7%
Si l'empresa es fes càrrec íntegrament del seu cost.	41,8%
Cap, no tinc intenció de fer servir un bus d'empresa.	19,1%
Si no tingués disponibilitat d'aparcament.	5,1%

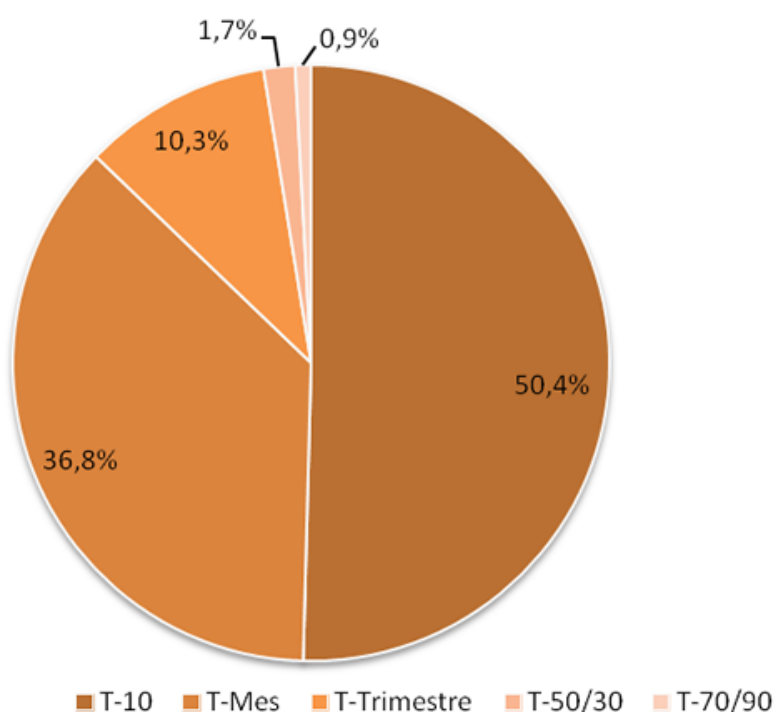
*Nombre de participants que han respost: 336.

4.2. Els usuaris/àries del transport públic

Comencem aquest subapartat analitzant els títols de transport que fan servir els treballadors/es que es desplacen amb transport públic.

Així, s'observa un ús majoritari de la T-10, que fa servir la meitat (50,4%) dels treballadors/es de l'enquesta. El segon títol en importància, tot i que lluny del primer, és la T-Mes, que utilitza el 36,8% de la mostra. A molta distància dels anteriors queden els títols T-50/30 i T-Trimestre.

Gràfic 16 Títols de transport utilitzats en els desplaçaments laborals (en %)



A continuació s'ha demanat als participants que indiquessin allò que canviarien per millorar el servei de transport públic. Així, la majoria introduiria canvis per reduir el nombre de transbordaments i també consideren que caldria millorar la coordinació dels horaris (37,2%). El temps de trajecte és un altre element que caldria analitzar, per fer els desplaçaments més breus (36,6%). En tercer lloc, es suggereix que el cost del transport públic hauria de ser a càrrec de l'empresa, segons ho estima un 25,6% de les persones que han respost a aquesta qüestió. Un fet que crida l'atenció és que només un 4% indica que està plenament satisfet amb el servei i que no incorporaria canvis.

Taula 5 . Suggestiments per millorar el serveis de transport públic (en %)

Suggestiments per millorar el transport	%
M'agradaria fer menys transbordaments o que els horaris estiguessin millor coordinats	37,2%
El temps de desplaçament hauria de ser més breu	36,6%
Les despeses haurien de ser a càrrec de l'empresa	25,6%
Les parades/estacions i la ruta a peu haurien d'estar en millors condicions	22,1%
Els horaris d'arribada i sortida s'haurien d'ajustar més amb els meus horaris	16,3%
Els horaris haurien de ser més fiables	16,3%
Altres suggestiments	14,5%
La parada del transport públic hauria de ser més propera a la feina	14,0%
La parada del transport públic hauria de ser més propera al meu domicili	9,3%
Cap, estic satisfet/a.	4,1%
El transport públic hauria de tenir facilitats per a persones amb mobilitat reduïda	1,7%

*Nombre de participants que han respost: 172

La darrera qüestió d'aquest apartat volia conèixer els factors que podrien propiciar que els treballadors/es usuaris del transport públic fessin servir el bus d'empresa com un mitjà de transport alternatiu per realitzar els seus desplaçaments laborals.

Taula 6 . Condicions per usar bus d'empresa (en %)*

Condicions per usar bus d'empresa	%
Si l'empresa es fes càrrec íntegrament del seu cost	42,9%
Si el temps de trajecte fos equivalent al que faig actualment	39,9%
Si no s'incrementa la meva despesa en transport	25,8%
Si el bus connecta de manera ràpida amb els intercanviadors de ferrocarril	21,7%
Cap, no tinc intenció de fer servir un bus d'empresa	16,7%

*Nombre de participants que han respost: 198

De les respostes seleccionades es desprèn que l'opció més valorada seria que l'empresa es fes càrrec de la despesa íntegra de l'autobús

col·lectiu, segons ho assenyalen el 42,9% de respostes obtingudes. En segon lloc, els treballadors/es valorarien que el temps dedicat al desplaçament fos similar al que empren en el seu dia a dia (40%). La qüestió econòmica torna a aparèixer, ja que un 25,8% de respostes indiquen com a element determinant que no s'augmentés la seva despesa en transport.

Fins aquí l'anàlisi de les opinions dels usuaris i usuàries del transport públic. En el següent subapartat ens centrarem en el cas de les persones que realitzen els seus desplaçaments al centre de treball amb bicicleta.

4.3. Els usuaris/àries de la bicicleta

Per finalitzar aquest capítol, presentarem breument les propostes de millora que han indicat les persones que fan el seu trajecte a la feina amb bicicleta. Per començar observem que el 40% valoraria millorar els carrils bici i les rutes, en termes del seu manteniment però també de la seva seguretat.

Taula 7 . Suggeriments per millorar els desplaçaments amb bicicleta (en %)

Suggeriments per millorar recorregut	%
Carrils bici i rutes millors i més segures	40,0%
Altres	25,6%
Vestidors i dutxes a disposició a la feina	24,4%
Aparcament de bicis segur	23,3%
Reemborsament o incentiu econòmic per anar en bici o a peu a la feina	21,1%
Rutes més directes	20,0%
Disponibilitat d'un servei de bus d'empresa o polígon per a determinats dies	14,4%
Aparcament cobert per a bicis,	10,0%
Bicicleta proporcionada per l'empresa	6,7%
Cap, estic satisfet/a	6,7%

*Nombre de participants que han respost: 90.

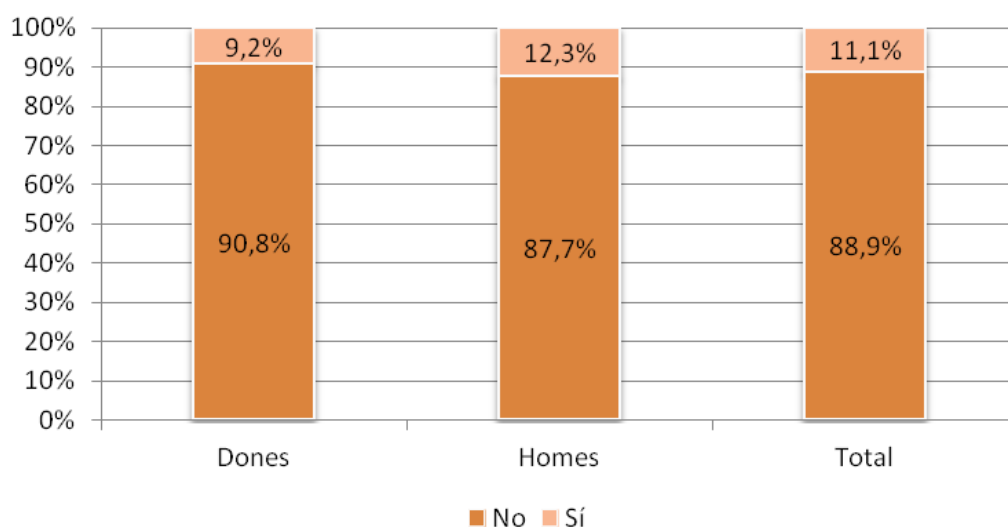
Gairebé una quarta part dels participants ha suggerit que una millora important seria la incorporació de vestidor i dutxes en els centres de treball, mentre que un 23% de les respostes se centren en

incrementar la seguretat dels aparcaments per a bicicletes. En la taula 7 es poden consultar totes les respostes, que apareixen ordenades segons la major o la menor importància que les han concedit els enquestats i enquestades.

5. L'accidentalitat durant els desplaçaments per motius laborals

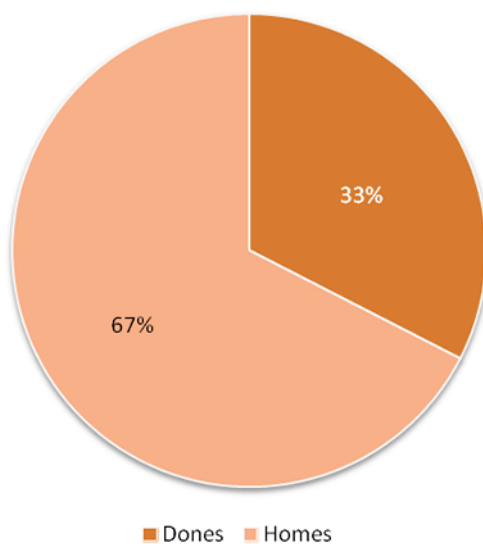
Un aspecte que, com a sindicat, no podem deixar de banda té a veure amb la sinistralitat produïda durant els desplaçaments d'anada i tornada a la feina. Així, 43 persones (l'11,1% de la mostra), han indicat que havien patit un accident de trànsit amb baixa per motiu laboral.

Gràfic 17 Treballadors/es que han patit un accident de trànsit amb baixa laboral (en %)

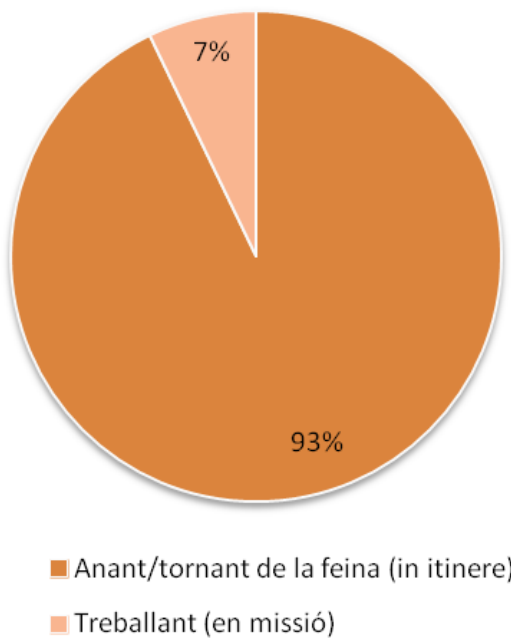


Si ens fixem en les dades d'accidentalitat i les desagreguem per gèneres, observem que l'accidentalitat té un clar biaix de gènere, ja que dos de cada tres accidents laborals de trànsit amb baixa els han patit els homes.

Gràfic 18 Distribució dels accidents de trànsit amb baixa en funció del gènere (en %)



Gràfic 19 Accidents de trànsit amb baixa per tipus (en %)



El moment en què es va produir l'accident laboral de trànsit ens permet classificar-los com a accident *in itinere*, en el cas que es produeixi en el trajecte d'anada o de tornada de la feina o com a

accident en missió, que es produeix quan el treballador/a pateix un accident durant un desplaçament amb motiu de la seva feina.

La informació recopilada ens indica que la immensa majoria dels accidents laborals de trànsit que van causar baixa, el 93%, es van produir en els desplaçaments d'anada o tornada de la feina (accidents *in itinere*). Els accidents en missió, per tant, són molt menys freqüents.

II. Conclusions preliminars

Aquest estudi parteix d'un mostra de persones enquestades bastant elevada, 392 en total, el que ens proporciona uns resultats amb un grau de fiabilitat alt. A partir del que acabem de veure en els capítols precedents i a mode de resum, podem establir les següents conclusions preliminars:

- **Mes de la meitat dels enquestats/ades (51,5%) viu a més de 20 km del seu centre de treball.** El 30,6% triga més de 45 minuts en els desplaçaments laborals.
- El 71,7% dels treballadors/es de la mostra es desplaça en cotxe i els 3,6% en moto i ciclomotor. **Tan sols un 1% fan servir l'autobús públic.**
- **L'11% de les persones de la mostra han patit accidents laborals de trànsit**, la majoria dels quals (93%) han estat *in itinere*. El 67% dels accidentats són homes.
- La majoria d'entrades als centres de treball es produeixen entre les 8 i les 9.15 hores. L'horari de sortida principal oscil·la entre les 17 i les 19 hores. **Tres quartes parts dels treballadors/ores tenen jornada partida.**
- El 42% dels usuaris/àries de vehicle privat disposa d'aparcament dins del seu centre. Un 27% aparca a la via pública i un 23% aprofita els espais lliures com solars i voreres (ús irregular).
- Es manifesta l'inexistència de mesures de mobilitat sostenible implementades per les empreses del PECNA i els PI de Can Sant Joan i Can Mates. I en el cas de ser aplicades, comptarien amb un alt nivell de desconeixement, el que mostraria la seva ineficàcia.

- Es detecta reticència en l'ús de la bicicleta i del cotxe compartit .
En canvi, **les persones enquestades es mostren més favorables a fer un canvi cap a les diferents opcions de transport públic i els autobusos d'empresa.**

III. Propostes de CCOO

Per tot l'assenyalat en els capítols anteriors, **considerem imprescindible elaborar plans de desplaçaments d'empresa (PDE) o plans de mobilitat de polígons**, com a instruments efectius per promoure aquells modes de transport més sostenibles i segurs i garantir la major equitat a l'hora d'accedir als centres de treball. Això implica fer una bona diagnosi tècnica de la demanda i l'oferta de mobilitat, aprovar un pla d'actuacions concertadament i definir indicadors que permetin fer un seguiment del mateix pla.

Per fer més efectiu el pla de desplaçaments, es fa del tot necessària la participació dels treballador/ores i de la seva representació legal, tant en la fase d'elaboració com en l'aplicació i revisió continuada. És fonamental la definició de la figura del gestor o de la gestora de la mobilitat, així com la creació d'un espai d'interlocució entre totes les parts (empreses, sindicats, administracions, operadors, etc.).

A un nivell institucional, situem el dues propostes:

- *Crear la taula de mobilitat del PECNA, així com la figura del gestor/a de mobilitat.* Serien instruments útils per potenciar els modes de transport sostenibles, per donar resposta a problemàtiques d'accessibilitat a les empreses, promoure un ús més racional dels recursos (vehicles, aparcament, eines d'informació, etc.). La taula hauria d'estar *impulsada des de l'ajuntament de Sant Cugat*, però amb participació de la resta d'administracions públiques amb competències sobre mobilitat, els representants de les empreses, els sindicats majoritaris i els operadors dels serveis de transport col·lectiu.
- *Incorporació dels sindicats majoritaris dins la Taula de Mobilitat de Sant Cugat del Vallès* per tal de contribuir als objectius i fer el seguiment del Pla de Mobilitat Urbana aprovat per aquest municipi. Cal recordar que les organitzacions socials més

importants de Catalunya no en formem part, el que és una anomalia.

Tot i que l'establiment de mesures de millora de la mobilitat ha de partir d'una bona diagnosi i d'un debat tècnic i social, a partir de les dades inicials i de l'experiència de CCOO de Catalunya plantejem un seguit de propostes com a resultat de la valoració de l'enquesta, que podrien contribuir a potenciar la mobilitat sostenible dels treballadors/es del PECNA:

- *Incloure en l'avaluació de riscos laborals els accidents de trànsit* de manera específica, establint les mesures de prevenció basades en modes alternatius al vehicle privat.
- *Promoure la implementació de servei d'autobusos d'empresa compartits* per les empreses ubicades en el PECNA i el seu entorn. *Editar i distribuir un fullet informatiu amb l'oferta de transport públic* per accedir als diferents centres de treball, incloent-hi els intercanviadors, aparcaments, tarifes vigents, horaris actualitzats, rutes ciclables, etc. Les intranet de les empreses, i del propi ajuntament (en aquest cas, oberta al públic), podrien incorporar un apartat específic sobre mobilitat laboral al PECNA i el seu entorn.
- Establir criteris per *prioritzar l'ús de places d'aparcament* per a persones amb diversitat funcional, dones embarassades amb mobilitat reduïda, cotxes compartits (tres ocupants o més), vehicles de baixes emissions...
- Estudiar i revisar el servei de transport públic d'autobús, donada la seva escassa capacitat per traslladar treballadors/ores, i el potencial que podria tenir amb una gestió més adient.
- Impulsar el compliment de les normes i criteris per *facilitar l'accessibilitat* a les persones amb mobilitat reduïda, tant a dins dels edificis com al seu voltant.
- *Impulsar el cotxe compartit*, aprofitant tant la intranet de les empreses com les noves tecnologies per a mòbils, el que

permetria un ús col·lectiu entre persones de diversos centres de treball.

- Instal·lar *aparcaments per bicicletes segurs i resguardats*, prioritàriament a l'interior de l'edifici. Igualment, instal·lar vestuaris, dutxes, servei de manteniment bàsic, etc.
- Distribuir *bicicletes per als desplaçaments dels treballadors/es*, tant de tipus *in itinere* com en missió.

Resum executiu

1. Característiques de la mostra

El **número total** de treballadors i treballadores que han contestat l'enquesta ha estat de 392.

La distribució per **gèneres** indica que el 61% dels enquestats són homes i el 39% són dones.

Per franges d'**edat**: menors de 30 (7,8%), de 30 a 50 anys (76,8%), més de 50 (15,4%).

Quant al **municipi de residència** hi ha una clara predominança de Barcelona (35,6%), seguida de Sant Cugat del Vallès (6,8%), Sabadell (6,5%), Terrassa (5,7%), Rubí (3,4%).

2. Jornada i horari laboral

Pel que fa a la **jornada laboral**, el 73,1% de la mostra fa jornada partida (homes: 81,3%), el 23,8% fa jornada intensiva (dones: 38,2%). El treball a torns és minoritari (3,1%).

Respecte als **horaris d'entrada** a la feina, el 57% arriba al seu centre en la franja horària de les 8 a les 9 hores. Quant als **horaris de sortida**, el 51,8% es concentra entre les 17 i les 18 hores. El treball en caps de setmana és minoritari, menys del 5% de respostes.

3. Desplaçaments al centre de treball

El **mode de transport** més utilitzat és el cotxe (71,7%), seguit de FGC (19,1%), la combinació de diversos transports (3,8%) i la moto (3,6%).

Pel que fa a la **distància** entre el lloc de residència i el centre de treball, el 48,5% dels treballadors/es recorre fins a 20 kilòmetres, el

43% fa trajectes entre 21 i 40 km i el 8,5% recorre més de 40 kilòmetres.

Quant al **temps** de desplaçament, un 32% utilitza entre 15 a 30 minuts, seguit pels que triguen entre 31 i 45 minuts, un 30,4%. Per altra banda, un 14,3% utilitzen més d'una hora en arribar a la feina. Un 42% dels enquestats/des aprofita el trajecte d'anada/tornada de la feina per realitzar altres activitats de caràcter personal o familiar (el 48% en el cas de les dones).

Pel que fa a la realització de **desplaçaments derivats de l'activitat professional**, el 58,4% indica no fer-ho mai o menys d'un cop a la setmana (22,7%). Tanmateix, un 6% de la mostra realitza desplaçaments per causes laborals cada dia.

En relació a l'existència de **mesures per fomentar la mobilitat sostenible**, el 27,6% indiquen que no s'implementa cap mesura al seu centre, mentre que el 22% desconeix aquesta informació. El 12% dels consultats assenyalen que existeix una combinació de diverses mesures, com ara la coexistència d'aparcament per a bicicletes i d'aparcament reservat per a cotxes compartits.

4. Hàbits de mobilitat a la feina

Usuaris de cotxe o moto

Quant al **lloc on aparcar** el vehicle, un 42% de treballadores/es tenen aparcament dins de l'empresa, front a un 50% que aparca a la via pública, ja sigui de manera regular (27%) o irregular, a solars i voreres (23%).

Requisits per usar **transport públic**: reduir el temps de desplaçament (27,4%), la proximitat de les paretes/estacions de transport amb el seu lloc de residència (21,3%) i una major sincronització entre els horaris del transport públic i l'horari laboral (20,7%).

Requisits per **compartir cotxe** amb altres treballadors/es: el principal és la proximitat del lloc de residència dels companys/es (33,7%). Tanmateix, un 30,4% dels enquestats no vol compartir cotxe.

Requisits per usar la **bicicleta**: un 73,2% no es planteja aquesta opció de transport. Entre els que valoren aquesta possibilitat, els requisits indicats són la incorporació de carrils bici (11%), junt amb la disponibilitat de vestuaris i dutxes al seus centres de treball (9,5%).

Requisits per usar **bus d'empresa**: la durada del trajecte (45,7%) i que l'empresa se'n fes càrrec de la despesa (41,8%).

Usuaris del transport públic

Pel que fa al **títol de transport**, s'indica un ús majoritari de la T-10 (50,4%), seguit per la T-Mes, (36,8%). Els títols T-50/30 i T-Trimestre són molt menys utilitzats.

Suggeriments per millorar el TP: reduir el nombre de transbordaments i millorar la coordinació dels horaris (37,2%), reduir el temps de desplaçaments (36,6%). També es suggereix que el cost del transport públic hauria de ser a càrrec de l'empresa (25,6%).

Requisits per usar el **bus d'empresa**: l'empresa se'n fes càrrec de la despesa íntegra de l'autobús col·lectiu (42,9%), el temps dedicat al desplaçament fos similar al que empren en el seu dia a dia (40%).

Usuaris de la bicicleta

Propostes per millorar la **mobilitat en bici**: millorar el manteniment i la seguretat dels carrils bici i les rutes (40%), incorporar vestidor i dutxes en els centres de treball (25%), incrementar la seguretat dels aparcaments per a bicicletes (23%).

5. Accidentalitat durant els desplaçaments

Un total de 43 persones (l'11,1%) han indicat que havien patit un **accident de trànsit amb baixa** per motiu laboral. Per gèneres observem que **dos de cada tres** accidents laborals de trànsit amb baixa els han patit **els homes**.

El 93% dels accidents laborals de trànsit amb baixa es van produir en els desplaçaments d'anada o tornada de la feina (**accidents *in itinere***).

6. Propostes de CCOO

Propostes generals:

- Fomentar l'elaboració de *plans de desplaçaments d'empresa (PDE) o plans de mobilitat de polígons*, com a instruments per promoure els modes de transport més sostenibles i segurs.
- Garantir la *participació dels treballador/ores i de la seva representació legal*, tant en la fase d'elaboració com en l'aplicació i revisió continuada.
- Definir la *figura del gestor o de la gestora de la mobilitat*, així com la creació d'un espai d'interlocució entre totes les parts.
- En l'àmbit institucional, *crear la taula de mobilitat del PECNA*, així com la figura del gestor/a de mobilitat. La taula hauria d'estar impulsada des de l'ajuntament de Sant Cugat, però amb participació de la resta d'administracions públiques amb competències sobre mobilitat, els representants de les empreses, els sindicats majoritaris i els operadors dels serveis de transport col·lectiu.
- Incorporar els sindicats majoritaris dins la *Taula de Mobilitat de Sant Cugat del Vallès* per tal de contribuir als objectius i fer el

seguiment del Pla de Mobilitat Urbana aprovat per aquest municipi.

Propostes concretes que se'n deriven dels resultats de l'enquesta:

- *Incloure en l'avaluació de riscos laborals els accidents de trànsit* de manera específica, establint les mesures de prevenció basades en modes alternatius al vehicle privat.
- *Promoure la implementació de servei d'autobusos d'empresa compartits* per les empreses ubicades en el PECNA i el seu entorn.
- Editar i distribuir un fulletó informatiu amb l'oferta de transport públic per accedir als diferents centres de treball, incloent-hi els intercanviadors, aparcaments, tarifes vigents, horaris actualitzats, rutes ciclables, etc. Les intranet de les empreses, i del propi ajuntament (en aquest cas, oberta al públic), podrien incorporar un apartat específic sobre mobilitat laboral al PECNA i el seu entorn.
- Establir criteris per prioritzar l'ús de places d'aparcament per a persones amb diversitat funcional, dones embarassades amb mobilitat reduïda, cotxes compartits (tres ocupants o més), vehicles de baixes emissions...
- Estudiar i *revisar el servei de transport públic d'autobús*, donada la seva escassa capacitat per traslladar treballadors/ores, i el potencial que podria tenir amb una gestió més adient.
- Impulsar el compliment de les normes i criteris per *facilitar l'accessibilitat* a les persones amb mobilitat reduïda, tant a dins dels edificis com al seu voltant.
- *Impulsar el cotxe compartit*, aprofitant tant la intranet de les empreses com les noves tecnologies per a mòbils, el que permetria un ús col·lectiu entre persones de diversos centres de treball.

- Instal·lar *aparcaments per bicicletes segurs i resguardats*, prioritàriament a l'interior de l'edifici. Igualment, instal·lar vestuaris, dutxes, servei de manteniment bàsic, etc.
- Distribuir *bicicletes per als desplaçaments dels treballadors/es*, tant de tipus *in itinere* com en missió.

Recull fotogràfic

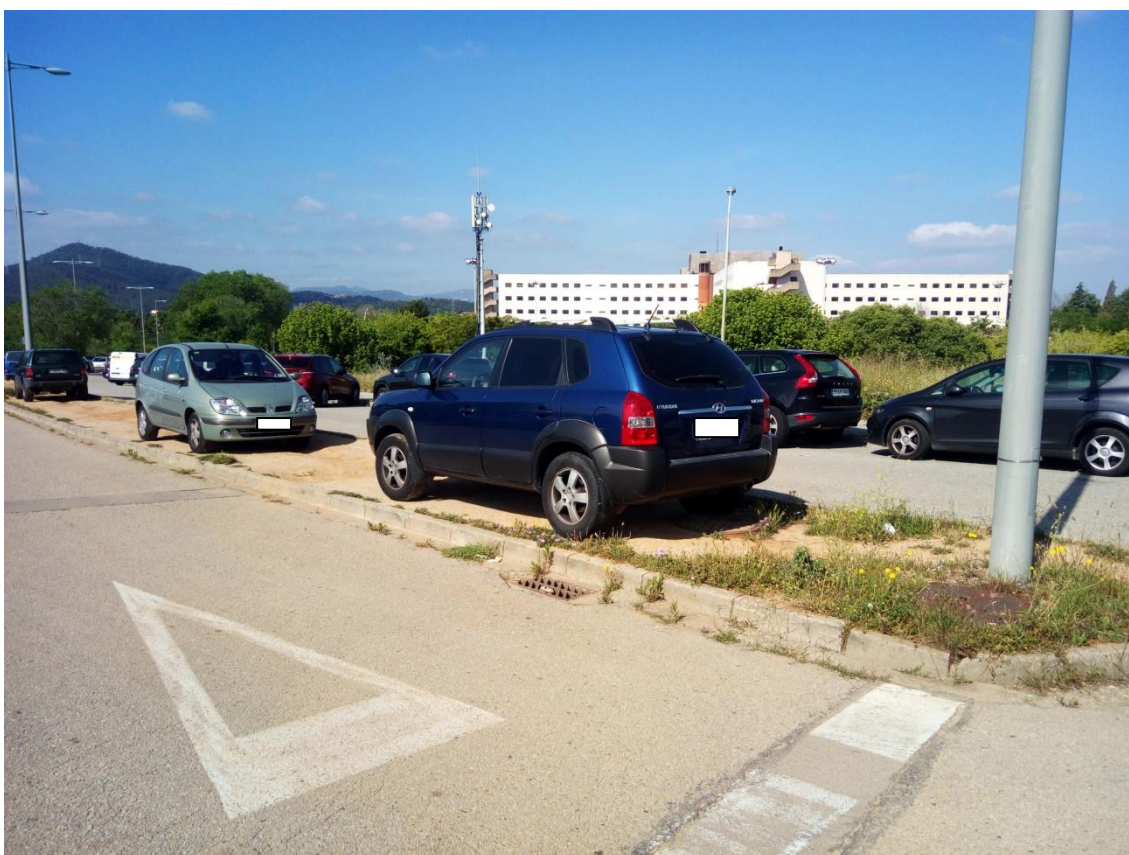


Accessos a l'estació d'FGC d'Hospital General





Problemes d'aparcament il·legal a l'interior del polígon





Problemes d'aparcament il·legal a l'interior del polígon



Aparcament il·legal de motos en una zona destinada a bicicletes



Accessos per vianants



Accessos per vianants



Aparcament de bicis a una empresa