



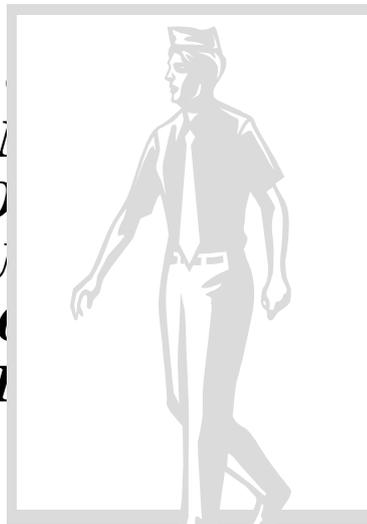
FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES



Secretaría de Salud Laboral y  
Medio Ambiente

# Movilidad

de Final  
FORAMIE  
E DIFUSIO  
LABORALES QU  
EN POLIGONO  
COMUNI



– 1971/2  
Y CAMPA  
RIESGOS  
MOVILIDAD  
LES DE LA  
ANA”

# Sostenible

VALENCIA 2006

Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de la CS CCOO – PV

Secretario General:

- Juan Martínez Pérez

Coordinador del proyecto:

- Javier Jiménez Gras

Autores:

- Luis Enrique Marquina Picón
- Toni Montesino i Castello

Colaboradores:

- Juan Losilla Sorribes
- Alvaro Orts Ferrer
- Julio Arnáiz González
- Nuria Arenas Peiró
- Inma Claverías
- Antonio Morcillo Giménez
- Ricardo Gimeno Gimeno
- Isabel Casado Ruíz
- Eva Ferrero Silvestre
- Maria José Vañó Beneyto
- Adelina Satorre
- Magda Saez Cervera
- M<sup>a</sup> José Soler Sánchez
- M<sup>a</sup> José Sevilla Zapater
- Julio Iranzo Egea
- Milagros Cano Monterde

Diseño de la portada:

Luis E. Marquina P.

Diciembre 2006



# Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2. OBJETIVOS</b>	<b>2</b>
▪ General	
▪ y específicos	
<b>3. CONCEPTOS Y FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE:</b>	<b>3</b>
3.1 Algunas Iniciativas sobre movilidad sostenible en otros lugares.	<b>3</b>
3.2 Iniciativas sindicales adoptadas en Europa sobre Movilidad sostenible.	<b>4</b>
3.3 Movilidad Sostenible (definición)	<b>4</b>
3.4 Características de los polígonos Industriales de la Comunidad Valenciana.	<b>5</b>
3.5 Consecuencias del actual modelo de movilidad en polígonos industriales de la Comunidad Valenciana:	<b>6</b>
3.6 Los desplazamientos al trabajo	<b>8</b>
3.7 Otras consecuencias del modelo de movilidad al trabajo:	<b>9</b>
3.7.1 En aspectos de salud laboral.	<b>9</b>
3.7.2 En aspectos sociales	<b>10</b>
3.7.3 En aspectos económicos	<b>11</b>
3.7.4 En aspectos ambientales.	<b>12</b>
<b>4. METODOLOGIA Y CRONOGRAMA DE TRABAJO:</b>	<b>14</b>
<b>4.1 Fase I:</b>	<b>14</b>
• Recopilación de información de temas de movilidad	
<b>4.2 Fase II:</b>	<b>16</b>
• Jornadas /Taller de movilidad sostenible realizadas en la Comunidad Valenciana	
• Visita al polígono industrial estudiado	
<b>4.3 Fase III:</b>	<b>18</b>
• Elaboración del material de sensibilización	
• Elaboración de una propuesta metodológica de actuación sindical en movilidad sostenible	
• Informe final.	
<b>5. RESULTADOS OBTENIDOS:</b>	<b>20</b>
<b>5.1 Unión Intercomarcal La Ribera / La Sabor.</b>	<b>29</b>
▪ Polígono industrial El Real de Gandia	
▪ Polígono industrial Alcodar de Gandia	
▪ Polígono industrial N2 de Alzira	
<b>5.2 Unión Intercomarcal Camp Turia/Serranos/ Rincon de Ademuz:</b>	<b>65</b>
▪ Polígono industrial El Oliveral de Ribarroja del Turia	
<b>5.3 Unión Intercomarcal Comarcas Centrales:</b>	<b>83</b>
▪ Poligono El Plà de Ontinyent	
<b>5.4 Union Intercomarcal Camp de morvedre / Alt Palencia:</b>	<b>107</b>
▪ Polígono Industrial Sepes de Puerto de sagunto	
<b>5.5 Unión Intercomarcal Baix Vinalopo /Vega Baixa</b>	<b>113</b>
▪ Parque empresarial de Elche	
<b>5.6 Unión Intercomarcal Comarcas del Norte:</b>	<b>129</b>
▪ Polígono Industrial Ciudad del transporte de Castellón	
<b>6. DISCUSIÓN</b>	<b>143</b>
<b>7. CONCLUSIONES RECOMENDACIONES</b>	<b>144</b>

<b>8. PROPUESTA DE METODOLOGÍA DE ACTUACIÓN SINDICAL EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA:</b>	<b>145</b>
8.1 Fases de la metodología de intervención sindical en movilidad sostenible en polígonos Industriales:	147
8.1.1 Fase I- Recopilación de Información	147
8.1.2 Fase II- Acciones de participación de los trabajadores	147
8.1.3 Fase III- visita al polígono industrial	147
8.1.4 Fase IV. Trabajo de gabinete	148
8.1.5 Fase V - Reunión en la Unión intercomarcal (UIC):	149
8.1.6 Fase VI.- Realizar gestiones	150
8.1.7 Seguimiento y evaluación en el cumplimiento de las gestiones	150
8.2 Recopilación de iniciativas adoptadas en temas de movilidad en los polígonos industriales en otros lugares	151
8.2.1 Actuaciones en la planificación urbanística	151
8.2.2 Actuaciones sobre la planificación del transporte	151
8.2.3 Otras actuaciones	152
<b>9. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>163</b>
<b>10. PAGINAS WEB DE INTERES</b>	<b>164</b>
<b>11. ANEXOS:</b>	<b>167</b>
11.1 Cronograma de trabajo del proyecto .	
11.2 Lista de comprobación para visitar los polígonos industriales estudiados	
11.3 Protocolo de entrevista a empresarios	
11.4 Cartel	
11.5 Boletín informativo.	
11.6 Lista de Asistencia La Ribera / La Sabor	
11.7 Lista de Asistencia Camp Turia/ Serranos / Rincón de Ademuz	
11.8 Lista de Asistencia Camp de Morvedre / Alt Palencia	
11.8 Lista de Asistencia Comarcas centrales	
11.9 Lista de Asistencia Biax Vinalopo / Vega Baixa	
11.10 Lista de Asistencia Comarcas del Norte	
11.11 Lista de Asistencia Jornada Final en Valencia	

## 1. INTRODUCCION

En un contexto de planificación urbanística que fomenta la dispersión ocupando amplias extensiones de territorio, los puestos de trabajo tienden a dispersarse concentrándose en lugares alejados de las ciudades y zonas residenciales. Esta dispersión genera una demanda de crecimiento constante de la red viaria que a menudo va acompañada de una baja inversión en transporte público y colectivo dejando como a única posibilidad de transporte el uso del vehículo privado.

Hoy el coche lo invade todo y esta situación genera un grave impacto ambiental en forma de emisiones de CO<sub>2</sub> y destrucción del territorio con una grave alteración del paisaje, la salud y las condiciones de vida, además de otras problemáticas de orden económico y social no menos importantes como son la pérdida de competitividad, el coste económico que supone para los trabajadores el uso de su coche como medio de transporte, la reducción de la productividad, la deficiente accesibilidad al trabajo, la pérdida de tiempo y el estrés y una siniestralidad cada vez más elevada.

La alta tasa de accidentes de tráfico (accidentalidad *in itinere*) en los desplazamientos a los centros de trabajo acompaña los perversos efectos de este modelo de transporte. Por ejemplo en el País Valenciano durante el año 2006, cerca de 40 trabajadores y trabajadoras perdieron la vida desplazándose al trabajo o regresando a su domicilio, 259 resultarían heridos graves y en total se generarían 9152 bajas laborales.

La solución a estos graves problemas no puede venir de proseguir con la construcción de más y más carreteras y autovías para dar salida a un uso cada vez más intensivo del vehículo privado, sino de impulsar un modelo de transporte que mejore sustancialmente la seguridad y la accesibilidad a las empresas, a las ciudades, a las zonas residenciales, llevando a cabo una política de transporte más eficiente, más social y segura, respetuosa con el medio ambiente y más sostenible.

De hecho, la Unión internacional del transporte público UITP en su informe de 2001 ya advertía que *el fuerte crecimiento del tráfico automovilístico compromete el desarrollo al tiempo que empeora las condiciones de vida de los ciudadanos*. Por ello la Comisión Europea, en el Libro Blanco “La política Europea de transportes de cara al 2010 la hora de la verdad” plantea la necesidad de adoptar medidas eficaces de manera decidida y urgente.

Esta es la problemática sobre la que hemos reflexionado a lo largo de las jornadas celebradas, analizando experiencias de planificación y gestión de la movilidad, dotándonos de las herramientas necesarias que nos han permitido analizar la situación en diversos polígonos del País Valenciano aportando alternativas para abrir caminos hacia una movilidad cada vez más racional y sostenible.

## **2. OBJETIVOS DEL PROYECTO:**

### ***GENERAL:***

“Analizar La situación de la movilidad a través de proyectos piloto en distintos polígonos industriales. Asesoramiento a la población trabajadora afectada por los desplazamientos in itinere y en jornadas de trabajo. Promover y difundir la información”.

### ***ESPECIFICOS***

- Revisión bibliográfica de información existente sobre movilidad a nivel autonómico, estatal, comunitario e internacional.
- Diseño del mecanismo de asesoramiento y puesta en marcha del servicio, dirigido a la población trabajadora afectada por los desplazamientos in itinere y en jornada de trabajo.
- Diseño y puesta en marcha de una campaña informativa de difusión y sensibilización de buenas practicas sobre movilidad.
- Revisión de los resultados obtenidos y propuestas de mejora.

### **3. CONCEPTOS Y FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE:**

#### **3.1 Algunas iniciativas sobre movilidad sostenible en otros lugares:**

**En el Reino Unido** se aplican planes de transporte local (Local Transport Plans, LTP). En las que se acepta que el coche seguirá siendo en modo de transporte dominante en el futuro inmediato, pero se plantean reducir sus impactos en el entorno convirtiéndolo en parte de un sistema de transporte integral y renunciando al aumento de la oferta viaria, condición que reabre las ayudas públicas del estado.

**En Francia**, aplican los planes de desplazamientos urbanos (PDU). Y, es aplicable a ciudades de mas de 100.000 habitantes, y se pretende conseguir un uso equilibrado de los diferentes modios de transporte, y la de los menos contaminantes. La aplicación de planes de desplazamientos urbanos ha dado como resultado que 58 zonas urbanas hayan adoptado estos planes. Y, algunas cuentan con subvenciones estatales.

**En los Estados Unidos** la ley de calidad del aire obliga a reducir el numero de desplazamientos en los centros urbanos. Y las autoridades metropolitanas obligan a las empresas a adoptar planes de movilidad al trabajo. Cuyo fin es la de evitar que los trabajadores se desplacen a sus puestos de trabajo en sus coche particular. Proponiendo, alternativas tales como: Transporte de empresa, Autobuses lanzadera a las estaciones de tren desde los centros de trabajo; subvenciones al transporte público; Facilidades para ir en bicicleta; fomentar el uso compartido del coche; reducir el numero de aparcamientos, y reservar aparcamientos solo para coches compartidos y bicicletas.

**En España**, se han adoptado una serie de medidas orientadas a una movilidad más sostenible, y entre ellas podemos menciona:

Racionalizar los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo es uno de los objetivos de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (2004-2012) que propone la potenciación de planes de movilidad en empresas de 200 o más trabajadores.

De la misma forma, el Plan Nacional de Reducción de Emisiones de CO<sub>2</sub>, se centra en las necesidades de reconducir el sector del transporte para poder lograr disminuir las emisiones de gases de invernadero.

**En Cataluña** se ha promulgado en el año 2003 una *Llei de la Mobilitat*, que está poniendo en marcha numerosas iniciativas con la participación de los agentes sociales y los sindicatos a fin de conseguir una amplia penetración en el tejido social.

Finalmente, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), apuesta por la gestión de la movilidad como instrumento para reconducir las pautas de movilidad actual hacia escenarios de mayor sostenibilidad ambiental. El PEIT incluye entre las prioridades y ámbitos de actuación sectorial los Programas Piloto de Innovación en el transporte como la reducción de viajes y los planes de movilidad de empresas en centros de trabajo.

### **3.2 Iniciativas Sindicales adoptadas en Europa sobre movilidad sostenible:**

ESPAÑA: Acciones coordinadas de los sindicatos con las asociaciones de empresarios y las autoridades locales y estatales para poner en marcha planes de movilidad de las empresas y de zonas industriales y, fomentar las inversiones en los transportes públicos. [www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat) [www.ccoo.es/istas/index.html](http://www.ccoo.es/istas/index.html)

BELGICA: Acciones de formación y sensibilización en movilidad sostenible; negociación de convenios colectivos sobre el teletrabajo y el reembolso de los gastos de transporte de los trabajadores; elaboración de los planes de empresa y de los planes de movilidad de zonas industriales. [www.mobilites/sindicale.be](http://www.mobilites/sindicale.be)

ITALIA: Los sindicatos CISL-UIL-CGIL realizan una campaña con las ONGs para poner en marcha el “cheque transporte”, siguiendo el modelo del “cheque restaurant”. [www.ambiente.cisl.it/contenuti.asp?cat=28](http://www.ambiente.cisl.it/contenuti.asp?cat=28)

ALEMANIA: el DGB y el automóvil club de los sindicatos promueven las mejores prácticas en materia de planes de movilidad de empresas. [www.clever-pendeln.de](http://www.clever-pendeln.de)

### **3.3 Movilidad sostenible: (definición)**

Hay muchas definiciones sobre movilidad sostenible, entre ellas podemos mencionar las siguientes:

"La movilidad sostenible en el mundo del trabajo es aquella que ha de permitir a los trabajadores ir retornar del trabajo de una manera segura, económica y eficiente; Eso nomás es posible si se hace en transporte público, a pie, en bicicleta o en coche compartido."

*Manuel Ferri, responsable del Departamento de Movilidad de la Secretaria de Salud, Ambiente i Trabajo de la CONC*

"La movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer la necesidad de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro."

*World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)*

"Movilidad Sostenible es la contribución del transporte a la sostenibilidad. Integra cuatro criterios: ha de ser ambientalmente sensible, ha de internalizar todos los costos, ha de ser socialmente justa y ha de responder a criterios políticos responsables."

*Pau Noy: presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público*

Conociendo todas estas definiciones, podemos definir movilidad sostenible en los polígonos industriales como:

*"Es el conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir como objetivo final, hacer un uso racional de los medios de transporte en los polígonos Industriales, con buenas condiciones de seguridad, social y económicamente rentable y ambientalmente sostenible."*

### **3.4 Características de los polígonos industriales de la comunidad valenciana:**

Los primeros polígonos industriales en España se crearon al amparo de la Ley del Suelo en 1956. Los criterios adoptados en esos tiempos para la ubicación de las instalaciones de estos polígonos, han ocasionado el alejamiento entre zonas productivas y residenciales, es decir entre domicilio y trabajo. Además, en los proyectos de construcción de dichos polígonos, no fueron tenidos en cuenta los servicios alternativos al uso del coche particular para acceder a los puestos de trabajo, tales como el transporte público (tren, autobús, tranvía, etc.), y/o vías peatonales, carril bici. En algunos casos existe este servicio pero, se caracterizan por ser muy deficientes (frecuencias de paso, horarios no adecuados, etc.).

En algunas empresas han habido iniciativas para solventar parte de estos problemas de accesibilidad a los polígonos Industriales, habilitando autobuses para los desplazamientos de sus trabajadores entre las zonas residenciales y los centros de trabajo pero la competitividad inicial del vehículo privado y la falta de ayudas al transporte público y colectivo ha hecho que actualmente sean un muy reducido grupo de empresas las que mantienen este tipo de transporte.

Una cantidad importante de empresas valencianas están localizadas en polígonos industriales o empresariales. En ellas, se ubican diversas actividades, comerciales, industriales o de servicios. Algunos asumen nombre de Polígono Industrial, Polígono empresarial, parques empresariales y tecnológicos, etc. Una característica importante de estos espacios de trabajo, es la alta concentración de empresas y trabajadores.

En la actualidad, estos polígonos son fuente de diversos problemas generados por la forma de acceder y desplazarse diariamente a los puestos de trabajo. Los problemas que se pueden mencionar como ya hemos apuntado afectan la salud laboral, la siniestralidad por accidentes in itinere y en misión y el stress, etc. En el orden económico para los trabajadores descuentos por incumplimiento de horarios debido a los atascos, costos imputables a la adquisición del vehículo y de combustible y para las empresas las repercusiones derivadas del descenso de la productividad y la pérdida de oportunidades de negocio amén de la inversión en suelo industrial que se dedica finalmente a aparcamiento. En el orden social la discriminación de sectores de trabajadores que no disponen de vehículo propio, fundamentalmente mujeres, emigrantes y jóvenes. Por otra parte los costes para la administración pública sanitaria y la seguridad social por más que un contrasentido impute como crecimiento del PIB los costes de los accidentes.

Es importante mencionar que, según el censo estatal de polígonos industriales del 2006 realizado por la coordinadora Española de Polígonos Industriales y por la Federación Española de Municipios y Provincias, en País Valenciano existen 712 y representa un 17% de todos los Polígonos Industriales existentes en España, estando distribuidos en 254 municipios que poseen suelo industrial. La superficie de suelo que ocupan es un 18% del total de superficie que ocupan los Polígonos Industriales en España.

Según las conclusiones obtenidas del censo en nuestros polígonos industriales:

El 89% no disponen de ningún tipo de organización gestora del polígono.

El 5% de los PI no están urbanizados, y la infraestructura de los accesos existentes es mala con problemas de circulación.

En el 67% no tienen transporte público

El 20% no dispone de servicios de correo.

El 11% disponen de vigilancia y seguridad.

El 5% tiene servicios financieros y bancarios.

El 75% disponen de instalaciones deportivas

Ninguno tiene servicio de guarderías.

El 52% dispone de red de alcantarillado.

El 14% no tiene alcantarillado

El 27% dispone de redes de separación de las aguas residuales.

El 47% no dispone de infraestructura de depuración.

El 17% no dispone de recogida de residuos sólidos urbanos.

El 70% no tiene infraestructuras de transferencia de residuos

El 58% dispone de red contra incendios

El 50% no tiene servicios de limpieza y mantenimiento de las instalaciones y de zonas verdes.

### ***3.5 Consecuencias del actual modelo de movilidad en polígonos industriales de la comunidad valenciana:***

La accesibilidad a los polígonos industriales en la Comunidad Valenciana, ha sido y continua siendo uno de los principales problemas de la movilidad en los entornos de los



núcleos de población. Hoy en día, la planificación sigue adoleciendo de graves insuficiencias, reforzando aún más la segregación, dispersión y alejamiento de las actividades productivas, acentuando los problemas en cuanto a accidentes in itinere, en misión y en la salud de los trabajadores. Además de los problemas económicos, sociales y ambientales.

Una deficiente ordenación del territorio a nivel autonómico con una intervención muy deficiente y municipal que hace y deshace a su antojo en su término municipal, contribuye a empeorar la situación. De esta forma se convierte el desplazamiento al trabajo en uno de los aspectos generadores de mayor insostenibilidad urbana fundamentalmente en las áreas metropolitanas, al tener que recorrer las distancias entre domicilio y trabajo obligatoriamente en el vehículo privado.

La mayoría de los polígonos Industriales de la Comunidad Valenciana se localizan aislados respecto a los núcleos urbanos, y desconectados de las poblaciones importantes, incluida la del municipio en donde se localiza. Tal es el caso del Polígono Industrial “El Oliveral”, que esta ubicado a 6 km. del núcleo urbano de Riba-roja del Túria al que pertenece, sólo se puede acceder en coche particular por una carretera estrecha de doble sentido y un solo carril. A pesar de ser atravesado por la línea de ferrocarril de cercanías Valencia-Buñol no existe ninguna parada en el polígono ni en sus inmediaciones.

Por otra parte, el diseño interior de los polígonos Industriales responde exclusivamente a la demanda de las empresas, con amplios viales, grandes playas de aparcamiento, muelles para el transporte de mercancías, etc., sin que existan carriles bici y pasos de peatones seguros y bien señalizados, aspectos que disuaden de acudir a la empresa en caso de ser posible caminando o en bicicleta.

La ausencia o la deficiente cobertura del transporte público, obliga a trabajadores y visitantes a acceder hasta los polígonos en coches particular, lo que conlleva una gran necesidad de contar con espacios para aparcamientos. Por ello, en los Polígonos Industriales de nueva creación, en su proyecto de suelo industrial están prestando especial atención a la ampliación de plazas de aparcamiento, así como disponer de secciones viarias amplias, sin prever determinadas características básicas que deberían cumplir para optar a una movilidad más sostenible.

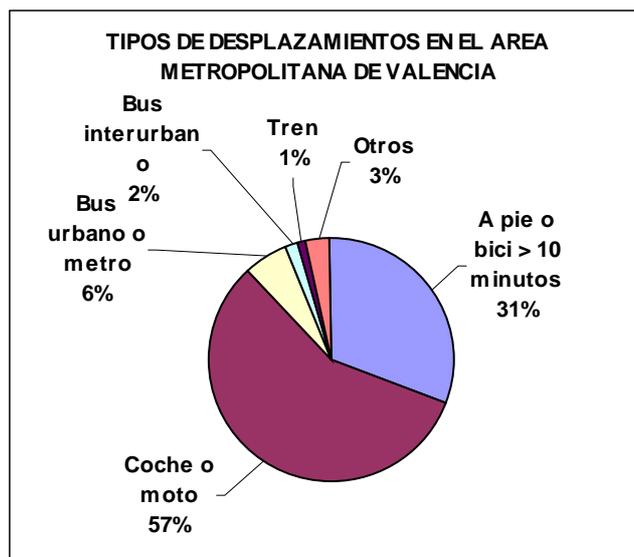
Los polígonos industriales en la Comunidad Valenciana se caracterizan por:

- La mayoría se localiza en espacios alejados de los núcleos de población
- Los accesos al polígono son deficientes y en horas punta de acceder al trabajo se colapsa ocasionando congestión en el tráfico vehicular.
- En las vías interiores no fueron consideradas secciones viarias adecuadas al tipo de tráfico que ahí se realiza
- Las empresas han dispuesto una gran parte de su suelo para plazas de aparcamientos que en su momento fue una buena solución pero con el tiempo estas áreas han resultado insuficientes.
- En la mayoría de PI acceder y/o salir por medio de transporte público es inadecuado a las necesidades de los trabajadores, si es que existe.
- En la mayoría de estas instalaciones, carecen de redes que permitan el acceso peatonal y ciclista
- Por su ubicación hay una desintegración con los núcleo de población cercanos.

Ante este panorama que facilita el estacionamiento de vehículos de los trabajadores, en los espacios empresariales, difícilmente se podrá frenar el acceso en vehículo privado, especialmente en los casos que no existen medidas alternativas que permitan elegir entre otros modos de desplazamiento.

### **3.6 Los desplazamientos al trabajo:**

En la Comunidad Valenciana, los trabajadores acuden fundamentalmente en modos de transporte motorizados que son los verdaderos protagonistas con un 69% del total de desplazamientos; dentro de ellos, el vehículo privado utilizado supone un 57% de la movilidad laboral y el transporte público el 12%. El otro gran modo de transporte es el peatonal y el uso de la bici, que agrupa al 31% de los desplazamientos. (Empresa Municipal de transporte)



fuente. ETM

### MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD VALENCIANA medios de desplazamientos en días laborales

TIPOS	NÚM.(Miles)	%
A pie o bici >10 minutos	2.352,8	30,79
Coche o moto	4.381,9	57,36
Bus urbano o metro	461,8	6,04
Bus interurbano	135,3	1,77
Tren	61,4	0,80
Otros	246,3	3,20
<b>TOTAL</b>	<b>7.639,2</b>	<b>100</b>

Font: IVE

En estos años, se ha conseguido una mayor presencia de los modos motorizados, tanto transporte público como vehículo privado, y una pérdida de los viajes peatonales y ciclistas. Esto se debe a la prolongación sustancial de las distancias entre residencia y puesto de trabajo, y a la consiguiente imposibilidad de realizar estas conexiones fuera del radio de cobertura de los transportes no motorizados.

#### **3.7 Otras consecuencias del modelo de movilidad al trabajo:**

Como ya se ha señalado, el modelo territorial de los polígonos industriales y el sistema productivo ha generado un incremento sustancial en la dependencia del coche particular por las distancias entre domicilio y puesto de trabajo.

Este modelo está ocasionando serios impactos negativos, en aspectos de salud laboral, económicos, ambientales y sociales importantes tanto para trabajadores como para los empresarios y la sociedad en su conjunto

##### **3.7.1 En aspectos de salud laboral:**

El desplazamiento al trabajo es una de las actividades que registra un impacto más significativo sobre el entorno inmediato, y sobre la calidad del trabajo de los propios trabajadores (accidentes in itinere y en misión, estrés, fatigas, etc.)

En las últimas décadas, el aumento exponencial del tráfico rodado ha generado una fuerte presión en el entorno, a deteriorando la calidad del mismo y ha afectando claramente a la salud de las personas.

Cada vez se está dedicando más tiempo para desplazarse hasta el lugar de trabajo, recorriendo distancias más largas. El tiempo destinado a desplazarse al trabajo es un tiempo perdido que se resta del tiempo de descanso y de las horas de sueño de los trabajadores. Además, afecta directamente a la conciliación de la vida familiar y laboral.

Estos desplazamientos, están ocasionando atascos y congestión en el tráfico tanto en los entornos urbanos como en los entornos industriales a las horas de entrada y salida a los puestos de trabajo. Y, los problemas derivados de los mismos pueden provocar fatiga, estrés, retrasos a la hora de entrada al trabajo y acumulación de horas de trabajo perdidas; que, en la mayoría de ocasiones se deben recuperar prolongando su horario de trabajo.

la congestión circulatoria y el estrés y la tensión que se genera facilita un entorno inseguro para la conducción potencialmente inductor de accidentes. Durante el viaje de regreso a casa, después de desarrollar toda una jornada laboral el cansancio añadido puede generar distracciones y pérdidas de atención que provocan mayores situaciones de riesgo en la seguridad vial.

En el País Valenciano se constata un incremento constante del numero de accidentes laborales al desplazarse a los puestos de trabajo (in itinere) y durante la jornada laboral al desplazarse en misión.

La federación de Comunicación y transporte afirma que, a pesar de que los datos estadísticos presentan un nivel preocupante, no se muestra la situación real, debido a que muchos de estos accidentes son considerados como accidentes de tráfico.

AÑO	LEVES			GRAVES			MORTALES		
	Castellón	Valencia	Alicante	Castellón	Valencia	Alicante	Castellón	Valencia	Alicante
2001	1039	4770	2908	31	100	106	8	12	19
2002	876	4593	2840	36	137	88	7	16	10
2003	927	4060	2635	29	113	89	9	11	14
2004	845	5084	2932	31	147	81	5	18	9
2005	1082	5319	3246	26	126	94	2	11	15

### **3.72 En aspectos sociales:**

La ausencia de medios públicos y colectivos eficientes para desplazarse a los polígonos industriales y empresariales constituye un claro generador de problemas de marginación o exclusión social a un numero importante trabajadoras y trabajadores, fundamentalmente mujeres, inmigrantes extracomunitarios y jóvenes que pretenden acceder por primera vez a un puesto de trabajo. Sectores sociales todos ellos con un bajo nivel económico, que no disponen de vehículo propio ni de carné de conducir.

Esta situación también repercute en los beneficios sociales de las empresas, ya que en algunos casos pierden la oportunidad de contratación de trabajadores cualificados en el caso de los trabajadores inmigrantes o de jóvenes en los que se ha realizado una inversión familiar y pública en su formación.

Lo mismo les ocurre a aquellas personas, que concienciadas de los beneficios de otras formas de desplazamiento a sus puestos de trabajo mediante transporte no motorizado o en transporte público, desean no utilizar el coche y no cuentan con los medios adecuados para pedalear, caminar o tomar el autobús.

**Cuadro resumen de consecuencias de la movilidad en aspectos sociolaborales**

PARA TRABAJADORES	PARA EMPRESAS	PARA LA SOCIEDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Siniestralidad in itinere y en misión.</li> <li>● Estrés, fatiga y cansancio.</li> <li>● Tiempo de transporte convertido en tiempo de trabajo</li> <li>● Hipoacusia y afecta al sistema nervioso.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Absentismo laboral por retrasos</li> <li>● Horas perdidas por accidente de trabajo y enfermedad profesional</li> <li>● Menor rendimiento laboral.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Menor tiempo para las relaciones familiares y la comunicación ciudadana</li> <li>● Los accidentes in itinere y en misión engrosan la cifra global de accidentes de tráfico, e implican en muchos casos a otras personas .</li> <li>● Tiene un elevado coste sanitario y hospitalario.</li> <li>● Mayor tendencia a la irritabilidad.</li> </ul>

### **3.7.3 En aspectos económicos:**

El actual modelo de desplazamiento a los puestos de trabajo con su congestión atascos y alta densidad vehicular, tiene una importante repercusión económica en las empresas, trabajadores y en la sociedad en su conjunto.

En las empresas disminuye la competitividad empresarial, la producción experimenta retrasos, el comercio se ve obstaculizado por unas operaciones de abastecimiento difíciles, con retrasos y pérdidas de tiempo productivo, etc.

Una cantidad importante del suelo urbano industrial esta destinado a zonas de aparcamiento de los vehículos de los trabajadores. Esto supone un coste adicional, especialmente en aquellos casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado. Además, estos espacios impiden que se destine a otros usos productivos.

El transporte público, si es que existe hacia los polígonos industriales participan igualmente en la congestión circulatoria, haciendo que se conviertan en servicios irregulares y lentos, perdiendo la eficacia inicial para lo que fue pensado. Esto a su vez, da lugar a un incremento de costes de funcionamiento, a un deterioro generalizado del servicio con la consecuente pérdida de usuarios.

El impacto económico en los trabajadores también es importante. El modelo actual para desplazarse al trabajo, usando coches particulares se hace en circulación lenta o parados. Cuyo motor encendido consumen energía de manera desmesurada, representando un coste económico importante, tanto en combustible como en mantenimiento del coche. Asimismo, la calidad de vida de los trabajadores se ve deteriorada, al igual que las poblaciones que residen en los entornos de las autopistas.

Así por ejemplo en la Zona Franca de Barcelona hasta donde diariamente acuden 43.000 trabajadores, de los que el 63% van en coche, se necesitan 541.800 m2 para

estacionar los vehículos; Este suelo industrial tiene un precio monetario nada despreciable y que los empresarios cada vez tienen más en cuenta. (CONC)

**Cuadro resumen de consecuencias de la movilidad en aspectos económicos**

PARA TRABAJADORES	PARA EMPRESAS	PARA LA SOCIEDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costes de combustible para el desplazamiento al trabajo.</li> <li>• Costes de combustible gastados en los atascos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdidas de horas de trabajo.</li> <li>• Baja productividad por retrasos ocasionados por los atascos.</li> <li>• Perdidas de oportunidades de ventas ocasionadas por la congestión del tránsito.</li> <li>• Plus de transporte.</li> <li>• Coste del suelo destinado a aparcamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costos de reparaciones ocasionados por accidentes de tráfico.</li> <li>• Costos sociales ocasionados por problemas de salud laboral y ambiental.</li> <li>• La ocupación de espacios destinado a viario y aparcamiento, tiene un elevado coste infraestructura viaria.</li> <li>• Espacios poco rentables, y ocasiona un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado.</li> </ul>

### **3.7.4 En aspectos ambientales:**

Los desplazamientos generados por los trabajadores de los polígonos industriales y empresariales al realizarse mayoritariamente en vehículo privado, tiene efectos ambientales graves directa o indirectamente. Sobre el entorno más inmediato, el consumo energético del transporte colabora a la emisión de contaminación atmosférica y acústica, produce daños en la salud pública y en la calidad de vida. El impacto ambiental del transporte es enorme, siendo uno de los principales colaboradores al desarrollo del efecto invernadero y del cambio climático.

El uso indiscriminado del transporte particular es un importante consumidor de combustibles fósiles. El petróleo es un de los recursos no renovables menos abundante, y su consumo masivo está afectando a las reservas disponibles, cuyo precio no deja de ascender día a día.

Los impactos del cambio climático son múltiples y complejos y se producirán en muchos casos conjuntamente con otros problemas ambientales (contaminación atmosférica, desertización, erosión, destrucción de la capa de ozono, destrucción de habitats, desaparición de zonas productivas, de espacios industriales y residenciales y pérdida de diversidad biológica), lo que puede hacer que el impacto global sea mucho más grave que los efectos de cada uno de los problemas por separado.

Las consecuencias del transporte en el cambio climático se relacionan con el incremento de los gases de invernadero: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), ozono troposférico o los clorofluorcarbonados (CFC), que intensifican el efecto invernadero y favorecen el cambio climático, así como a la emisión de determinados tipos de contaminantes. De todos ellos, es el CO<sub>2</sub>, el que representa el mayor reto para el transporte, tanto por su dimensión e importancia para el cambio climático como por su dificultad para reducirla.

El efecto invernadero provocado por el CO<sub>2</sub> y por otros gases constituye un fenómeno natural, que permite el desarrollo de la vida en la superficie terrestre, ya que colabora a la evaporación del agua para formar nubes; la precipitación y el calor del sol permiten el crecimiento de la vegetación, la formación del suelo y el mantenimiento de todas las formas de vida.

La intensidad del efecto invernadero y de las características climáticas del planeta, solo pueden variar muy lentamente para permitir la paulatina adaptación de los ecosistemas terrestres. Sin embargo, en las últimas décadas, la emisión a la atmósfera de grandes cantidades de CO<sub>2</sub> y otras sustancias han crecido muy rápidamente, lo que provoca una intensificación del efecto invernadero que podrá dar lugar a importantes alteraciones del clima y a elevaciones sensibles en el nivel de los océanos.

La contaminación acústica es un modo de contaminación que no debemos olvidar, bien en forma de ruido o vibraciones, puede tener varias formas de ocasionar perjuicios sobre la habitabilidad y la salud de la población. Además de ser una fuente perturbadora del aparato auditivo, colaborando a su deterioro y a la pérdida de calidad en la audición, generan otra serie de problemas, algunos de gravedad, que afectan al sistema nervioso, pudiendo llegar a ocasionar hipertensión, generación de estrés, dificultan la comunicación y problemas para conciliar el sueño o la concentración en el trabajo.

**La contaminación generada por el transporte deteriora la calidad del aire de nuestro entorno laboral:** La circulación de los vehículos supone la emisión de diferentes sustancias químicas, entre las que se encuentran los Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>), el Anhídrido Sulfuroso (SO<sub>2</sub>), el monóxido de carbono (CO), los metales pesados como el plomo y un conjunto de hidrocarburos gaseosos que se describe bajo el apelativo genérico de COV (Compuestos orgánicos volátiles). Aunque las emisiones de estos gases por vehículo se han reducido como consecuencia de la incorporación de catalizadores, sin embargo el aumento del tráfico viario y el uso de vehículos de mayor cilindrada está incrementando las emisiones de estos contaminantes.

No todos los medios de transporte participan en la misma proporción en la emisión de contaminantes; el vehículo privado es el que más contamina en casi todos los gases, excepto en la contaminación por partículas, y sobre todo las micropartículas, características de los motores diesel que llevan los autobuses y que son especialmente peligrosa para la salud.

**Cuadro resumen de consecuencias de la movilidad en aspectos ambientales**

PARA TRABAJADORES	PARA EMPRESAS	PARA LA SOCIEDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Alteración del entorno de trabajo.</li> <li>● Excesivo consumo energético.</li> <li>● Emisiones de gases.</li> <li>● Ruido y vibraciones.</li> <li>● Ocupación del suelo: saturación de los espacios de viales y aparcamientos</li> </ul>	<p>Daños al entorno y la imagen empresarial por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Excesivo consumo energético.</li> <li>● Emisiones de gases.</li> <li>● Ruido y vibraciones: deteriora y dificulta la calidad del trabajo.</li> <li>● Ocupación del suelo: Espacios poco rentables, y ocasiona un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Excesivo consumo energético: Disminución de la calidad de vida. Uso irracional de los recursos naturales.</li> <li>● Emisión de gases: Daños en la salud pública y deterioro de la calidad del aire del entorno urbano.</li> <li>● Cambio climático y efecto invernadero.</li> <li>● Perjuicios sobre la habitabilidad y la salud de la población.</li> <li>● La ocupación de espacios destinado a viario y aparcamiento empobrece, destruye el paisaje urbano y crea barreras que impiden la integración urbana de las actividades económicas.</li> </ul>

**Los modos de transporte para acceder a los polígonos industriales devoran demasiado espacio:** Los polígonos industriales se localizan normalmente en espacios

rodeados por grandes vías de comunicación como autopistas. Estas vías, rompen la continuidad con el núcleo central de población y la zona productiva, difícilmente se integra en el resto de la trama urbana. Se crean barreras infranqueables no solo para las poblaciones que allí residen sino también para los trabajadores que desean acudir a su puesto de trabajo a pie o en bicicleta. Sin embargo, estas áreas productivas son fácilmente accesibles por medio de vehículo privado, que fueron diseñadas desde su origen con generosos espacios para circular y aparcar.

## **4. METODOLOGIA DE TRABAJO:**

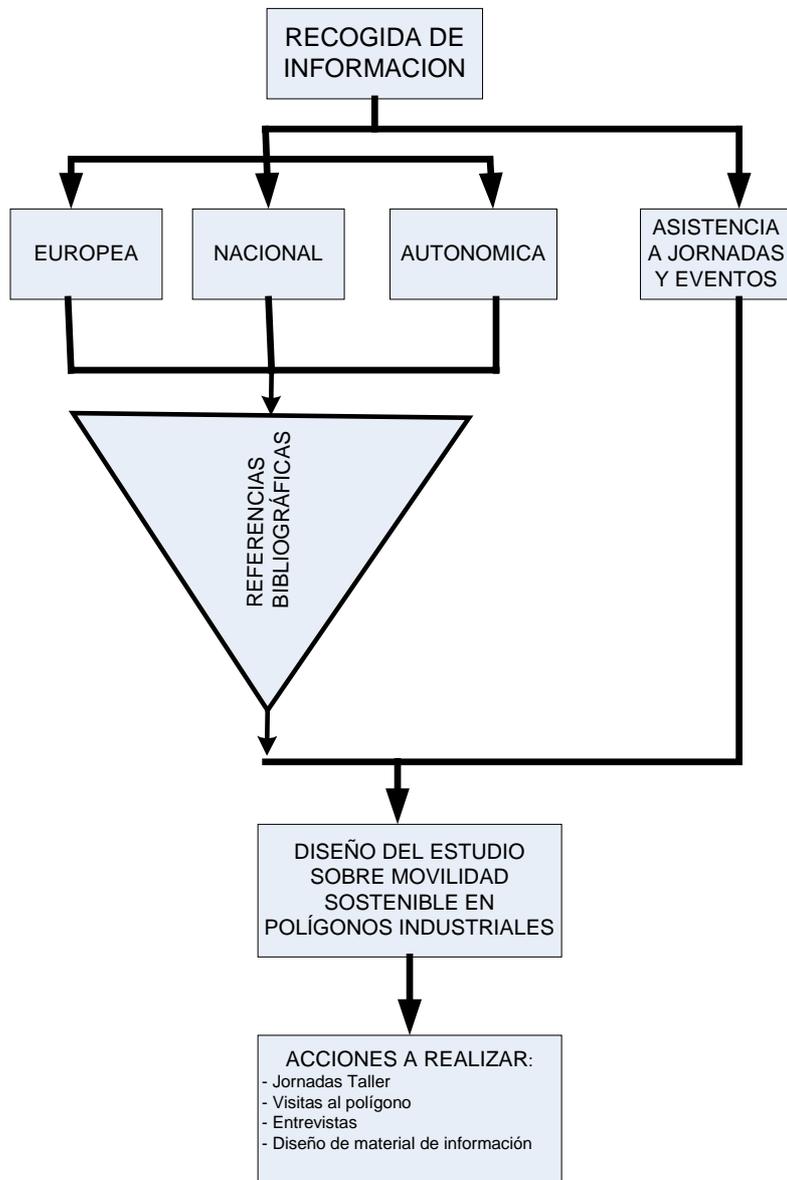
### **4.1 FASE I:**

Recopilación de información existente sobre temas de movilidad a nivel internacional, europeo, nacional y comunitario y asistencia a eventos relacionados con la movilidad sostenible.

Análisis de esta información para sacar las correspondientes conclusiones validas que nos permitan desarrollar el diseño y puesta en marcha del proyecto de movilidad. Cuya finalidad será la de minimizar la siniestralidad laboral, hacer uso optimo de los medios de transporte, tanto público como privado y complementariamente minimizar posibles daños ambientales que se puedan ocasionar por la movilidad.

**ASESORAMIENTO TECNICO Y CAMPAÑA DE DIFUSION SOBRE LOS RIESGOS LABORALES QUE IMPLICA LA MOVILIDAD EN POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

**FASE I**



## **4.2 FASE II:**

### **Jornadas de movilidad en el País Valenciano:**

- La Ribera/La Safor
- Comarcas centrales
- Camp de Túria/Serranos /Rincón de Ademuz
- Camp de Morvedre/Alt Palancia
- El Baix Vinalopo/ La Vega Baja
- L'Alacantí/Les Marines
- Comarcas del Norte
- Valencia: jornada final de presentación de conclusiones a responsables

En cada jornada realizada, se aplica la metodología DAFO para sacar un diagnóstico perceptivo en polígonos industriales sobre movilidad sostenible.

En cada jornada realizada, se selecciona tres polígonos industriales más representativos. La finalidad es la de recoger la percepción de los trabajadores en cuanto a Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades sobre temas de movilidad sostenible (agentes sociales, Accesos, y participación sindical)

### **Visita al polígono Industrial:**

Obtención de información pertinente del polígono industrial y de un plano de distribución.

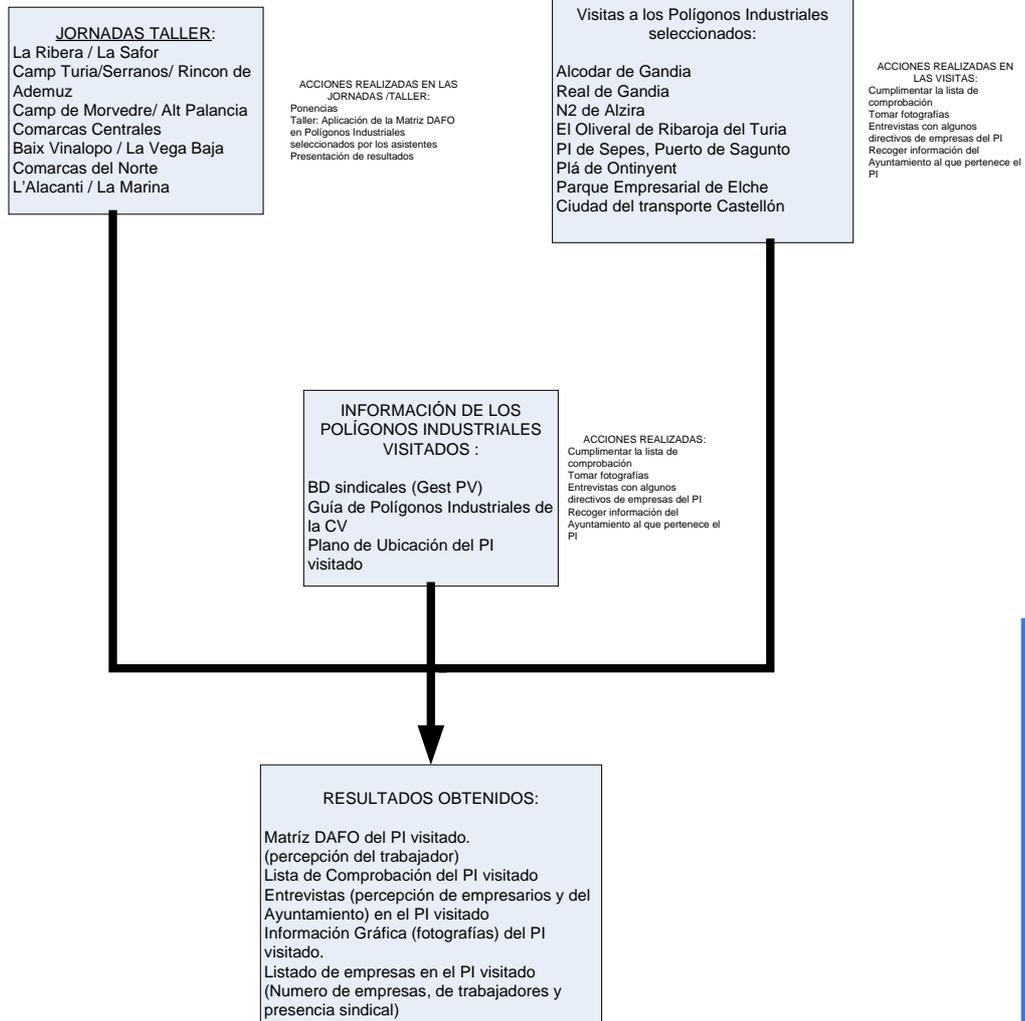
Cruzar información de la BD de la Guía de Polígonos de la Comunidad Valenciana (nombre y dirección de las empresas existentes en el polígono), con la BD de GEST PV de CCOO PV de donde se obtiene más datos de las empresas (CNAE, N° de trabajadores, delegados de empresas, federación a la que pertenece, etc.)

Realizar una entrevista con empresas del polígono o asociación empresarial gestora del polígono.

Recorrer el polígono para recoger información gráfica.

**ASESORAMIENTO TECNICO Y CAMPAÑA DE DIFUSION SOBRE LOS RIESGOS LABORALES  
QUE IMPLICA LA MOVILIDAD EN POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD  
VALENCIANA**

**FASE II**



### **4.3 Fase III:**

En esta fase se procedió a la elaboración de material de difusión, en la que se ha seleccionado un cartel y un boletín informativo sobre movilidad sostenible. El cartel es para despertar la curiosidad entre los trabajadores, es decir llamar su atención. Y, el boletín informativo es un complemento al cartel, a manera proporcionar una información más amplia sobre movilidad sostenible en polígonos industriales.

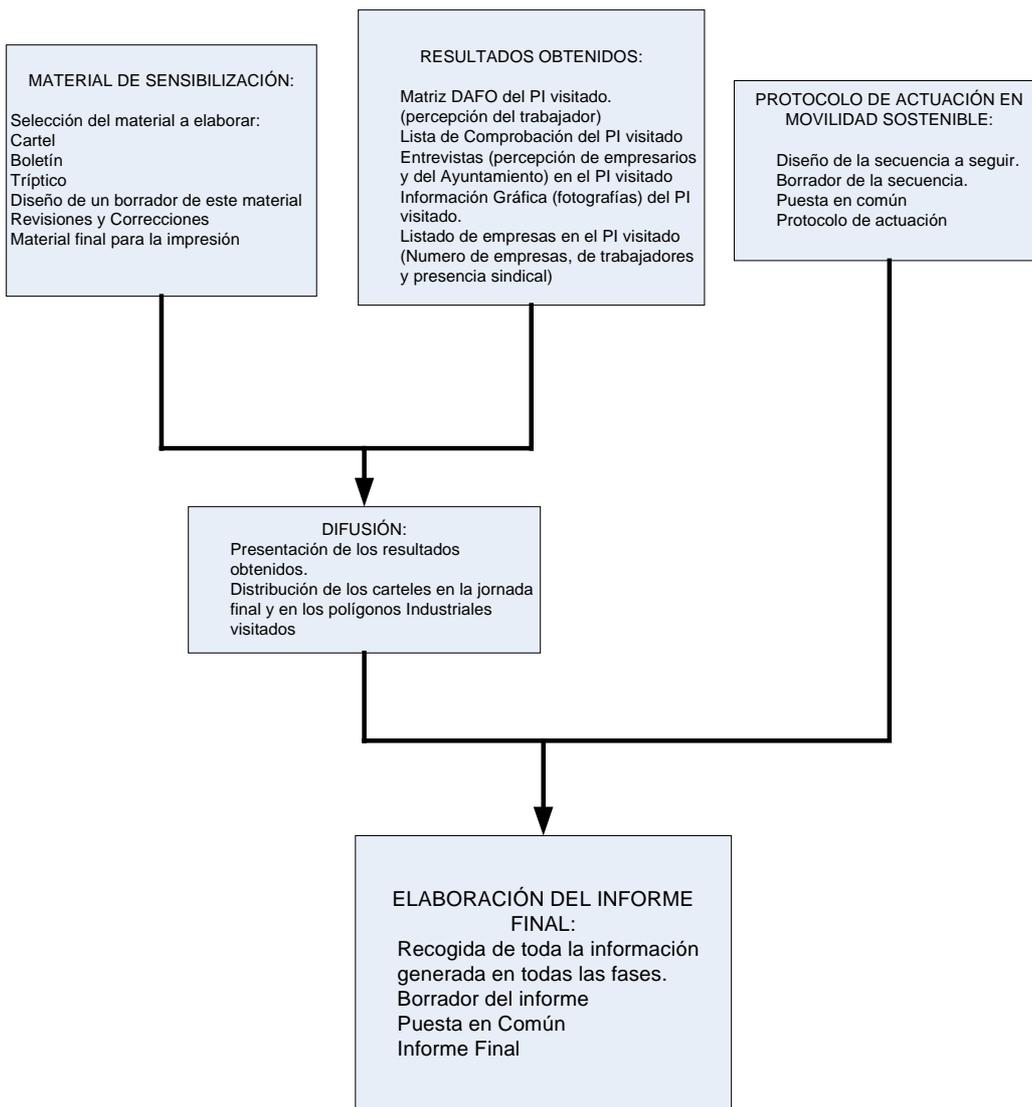
Luego, la información y experiencia reunida en la fases anteriores se reúne para elaborar una metodología de actuación sindical en movilidad sostenible.

Esta metodología, se compone de unos pasos secuenciales para iniciar acciones en materia de movilidad sostenible en polígonos industriales.

Posteriormente, se procede a la elaboración del informe final de este proyecto en las que se reflejen los resultados y conclusiones obtenidas en polígonos industriales del País Valenciano.

**ASESORAMIENTO TECNICO Y CAMPAÑA DE DIFUSION SOBRE LOS RIESGOS LABORALES  
QUE IMPLICA LA MOVILIDAD EN POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD  
VALENCIANA**

**FASE III**



## 5. RESULTADOS OBTENIDOS:

A continuación, se presentan los resultados obtenidos durante la visita a las ocho uniones intercomarcales. En las que se ha obtenido información de los polígonos industriales estudiados:

•A las Jornadas Taller, han asistido los siguientes:

<b>La Ribera /La Safor</b>	69
<b>Camp Turia/Serranos/Rincon de Ademúz</b>	29
<b>Camp de Morvedre /Alt Palancia</b>	44
<b>Comarcas Centrales</b>	31
<b>Baix Vinalopo/ La vega Baja</b>	18
<b>Comarcas del Norte</b>	31
<b>L'Alacantí/ La Marina</b>	está pendiente
<b>Jornada Final en Valencia (responsables)</b>	14
<b>TOTAL</b>	236 PERSONAS

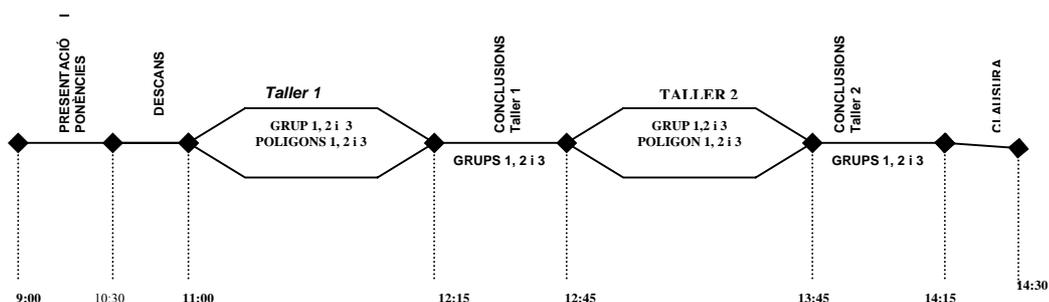
Es necesario mencionar que la jornada en la UIC de L'Alacanti/La Marina ha quedado pendiente de realizar por motivos ajenos al proyecto.

En la jornada final sobre Movilidad Sostenible, que fue realizada en Valencia, se ha presentado los resultados obtenidos en el proyecto y, ha estado dirigido a dirigentes sindicales y representantes de salud laboral y medio ambiente de las Federaciones y Uniones Intercomarcales que han participado en el proyecto. La finalidad fue la de dar a conocer la propuesta de metodología de intervención en temas de movilidad sostenible para ponerlo en marcha y realizar los ajustes necesarios que nos permitan continuar profundizando y planteando alternativas.

Durante las ponencias realizadas en las jornadas taller, se ha contado con la participación de:

- Dos profesores de Urbanismo de la UPV, que han aportado desde el punto de vista técnico profesional la problemática del actual modelo de movilidad.
- Un Técnico Ambiental de la secretaria de SL y MA de CCOO-PV, ha aportado su experiencia sindical en temas de movilidad y la manera de intervenir para mejorar la accesibilidad a los puestos de trabajo y minimizar los aspectos negativos en salud laboral, económicos, sociales y ambientales.
- En una jornada ha asistido invitado el concejal de tráfico del Ayuntamiento de Gandía.

La disposición para el desarrollo de las jornadas taller realizados fue de la siguiente manera:



En los talleres se ha aplicado la matriz DAFO:

En el taller 1, se identifica el DAFO en tres aspectos que definen los polígonos industriales desde el punto de vista de la movilidad (agentes implicados, accesos del polígono, y valoración sindical) y se establece un diagnóstico.

En el taller 2, partiendo del diagnóstico del Taller 1, los trabajadores diseñan un Plan de Acción con propuestas que mejoren la movilidad y la accesibilidad al polígono.

En las jornadas Taller se ha evaluado con matriz DAFO a los siguientes polígonos industriales (PI):

**Unión Intercomarcal La Ribera /La Sabor:**

- PI Alcodar de Gandia
- PI Real de Gandia
- PI N2 de Alzira

**Unión Intercomarcal Camp de Túria/Serranos/Rincón de Ademúz:**

- PI El Oliveral de Ribaroja del Turia
- PI Rascanya de La Pobla de Vallbona
- PI de Liria

**Unión Intercomarcal Camp de Morvedre /Alt Palancia:**

- PI Sud de Puerto de Sagunto
- PI Sepes de Puerto de Sagunto
- Hospital de Puerto de Sagunto

**Unión Intercomarcal Comarcas Centrales:**

- PI Cotes Baixes de Alcoi
- El Plà de San Vicent
- El Plà de Ontinyent)

**Unión Intercomarcal Baix Vinalopo/ La vega Baja:**

- Parque Empresarial de Elche

**Unión Intercomarcal Comarcas del Norte:**

- PI Ciudad del Transporte de Castellón

**La matriz DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) o SWOT** en inglés (Strengths, Weakness, Opportunities and Tretas).

El **análisis DAFO** es la herramienta estratégica por excelencia más utilizada, en muchos estudios de distintos campos. Se puede decir que incluso se utiliza a veces de forma intuitiva y sin conocer su nombre técnico. El beneficio que se obtiene con su aplicación es conocer la situación perceptiva en que se encuentra la unidad analizada, así como el riesgo y oportunidades que le brinda el entorno.

El objetivo del análisis DAFO en este proyecto es la de obtener la percepción del trabajador en temas de movilidad y accesibilidad a los puestos de trabajo.

En ella se tiene que identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que puedan afectar en mayor o menor medida a la consecución de la Movilidad sostenible.

Este análisis en común permite identificar una cantidad de ideas tres veces superior a la que generarían los mismos individuos trabajando por separado. En un buen análisis en común, cada miembro del equipo estimula las ideas de los demás con las suyas propias y los resultados frecuentemente son híbridos de muchas contribuciones.

El análisis **DAFO** ha alcanzado una gran importancia dentro del análisis de la Movilidad Sostenible en Cataluña. Ahí se ha aplicado con éxito esta metodología para análisis del problema de accesibilidad a los centros de trabajo. Por ello hemos adoptado esta metodología, adecuándola al estudio de movilidad en polígonos industriales de la Comunidad valenciana.

Para poder realizar la visita a los polígonos industriales seleccionados, se ha adoptado unos criterios de selección, tales como: tamaño del polígono, número de empresas, número de trabajadores, delegados de empresa presentes, federaciones sindicales que puedan estar presentes, etc. Y, los polígonos seleccionados fueron los siguientes:

- PI Alcodar de Gandia
- PI Real de Gandia
- PI N2 de Alzira
- PI El Oliveral de Ribaroja del Turia
- PI Sepes de Puerto de Sagunto.
- PI El Pla de Ontinyent
- Parque Empresarial de Elche
- Ciudad del Transporte de Castellón

Para la visita se ha diseñado una lista de comprobación con el fin de valorar los problemas existentes en el interior y exterior del PI. Los aspectos a tener en cuenta fueron cogidos de las experiencias realizadas por MAPFRE en seguridad vial en polígonos industriales y fue adaptada al estudio y se tuvo en consideración los siguientes aspectos:

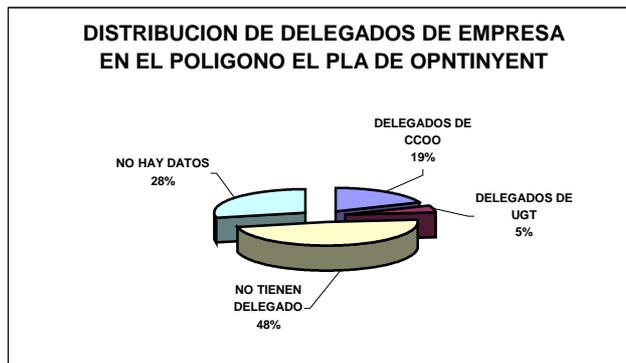
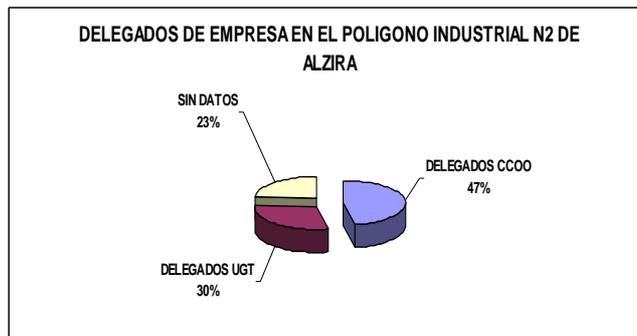
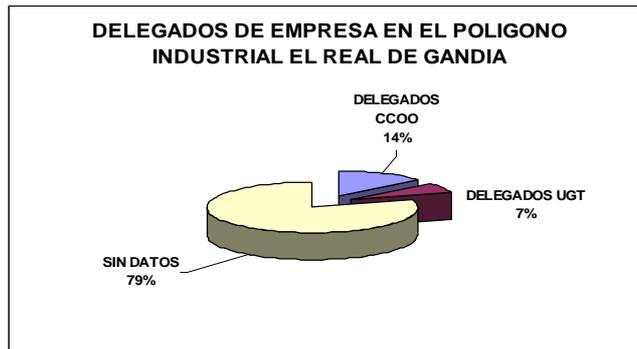
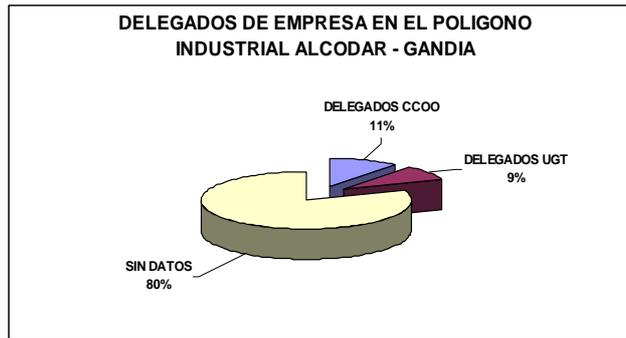
- Condiciones de los accesos
- Incompatibilidades de uso y tráfico del entorno.
- Transporte público.
- Señalización, iluminación y barreras.
- Velocidades inadecuadas
- Peatones
- Aparcamientos
- Intersecciones
- Otros (servicios, iniciativas de algunas empresas, etc.)

Para realizar las entrevistas a directivos y empresarios se ha elaborado un protocolo de preguntas relacionadas a temas de movilidad. Al realizar las entrevistas se ha contado con la participación de las siguientes personas:

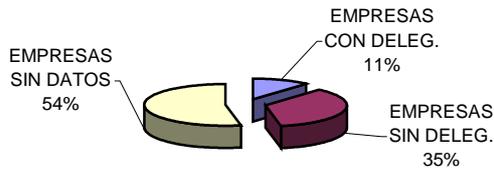
- Dos concejales de ayuntamiento, uno de tráfico y otro de medio ambiente (Gandia y de Ontinyent)
- Secretario General de la Asociación de Empresas Textiles de la CV.
- Director de la Entidad Gestora del Parque Empresarial de Elche
- Presidente del Comité de Empresa.

- Jefe de personal.
- Inspectores de ITV
- Encargado de planta
- Jefe de departamento comercial
- Director de una escuela infantil dentro de un PI
- Secretario General de UIC.

De la Base de datos del GEST PV se obtuvo la siguiente información:  
Delegados de empresa presentes en los PI estudiados:

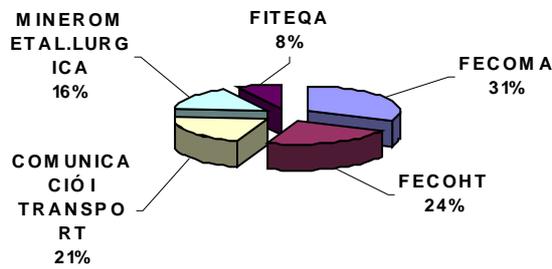


**DISTRIBUCION DE DELEGADOS DE EMPRESA EN EL POLIGONO EL OLIVERAL DE RIBAROJA DEL TURIA**

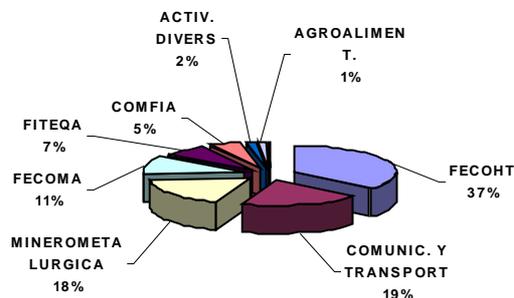


Distribución de empresas del PI estudiado por federaciones:

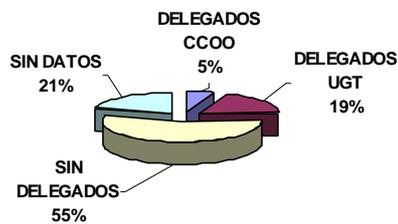
**DISTRIBUCION DE EMPRESAS DEL POLIGONO REAL DE GANDIA POR FEDERACIONES**



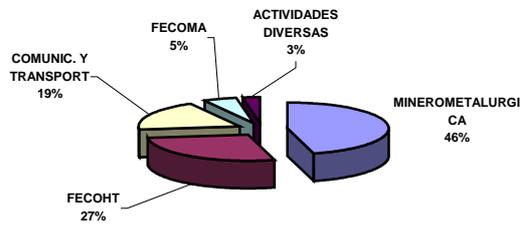
**DISTRIBUCION DE EMPRESAS DEL POLIGONO EL OLIVERAL POR FEDERACIONES**



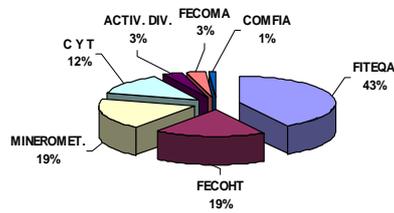
**DELEGADOS DE EMPRESA EN EL PI CIUDAD DEL TRANSPORTE**



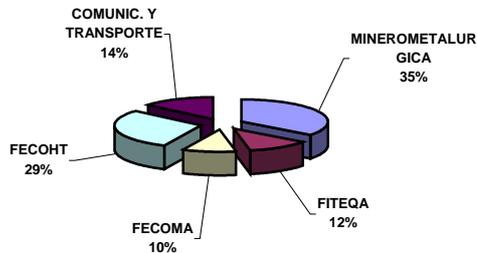
**DISTRIBUCION DE EMPRESAS DEL POLIGONO ALCODAR POR FEDERACIONES**



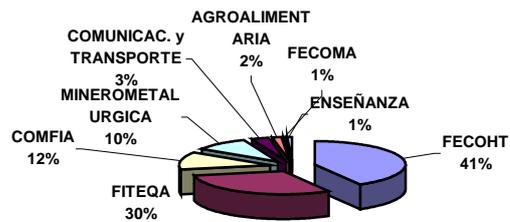
**DISTRIBUCION DE LAS EMPRESAS DEL POLIGONO EL PLA POR FEDERACIONES**

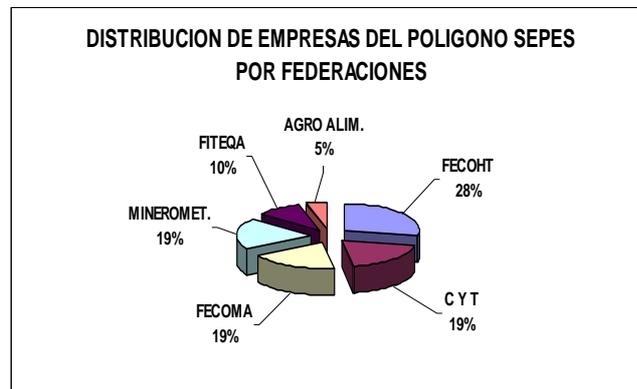
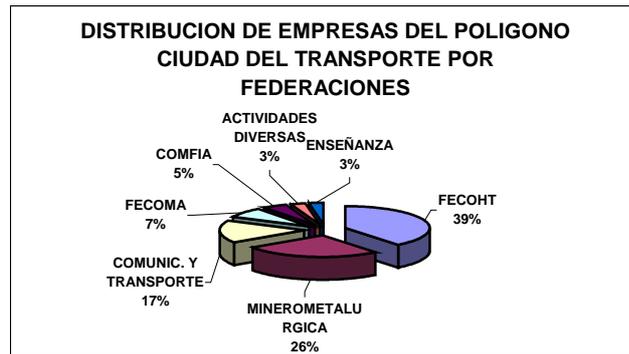


**EMPRESAS POR FEDERACIONES EN EL POLIGONO INDUSTRIAL N2 DE ALZIRA**



**EMPRESAS DEL PARQUE INDUSTRIAL DE ELCHE DISTRIBUIDOS POR FEDERACIONES**





Con respecto al material de difusión, se ha diseñado un cartel y un boletín informativo que se adjuntan.

En el diseño del cartel se ha tenido en cuenta lo siguiente:

Primero el encabezado del cartel donde se pone el logo de CCOO y el de la fundación para la prevención de riesgos laboral, que es la entidad que financia el estudio. Luego, una definición de movilidad sostenible en polígonos industriales. A continuación, una sección de los problemas que ocasiona el actual modelo de movilidad, partiendo de una figura de atascos y congestión del tráfico, con el consecuente estrés y cansancio que ocasiona y el riesgo de accidentes que puede ocurrir. Luego, viene una parte de ¿qué se puede hacer? Y en último lugar, donde informarte.

En su diseño se ha tenido en cuenta, el no incluir demasiado texto para darle agilidad, un contraste de colores que sea llamativo para su agradable lectura, y que despierte curiosidad e invite a informarse de una manera más amplia.

Como complemento al cartel se ha diseñado un boletín informativo, para ampliar la información al trabajador que viene a reforzar el proceso de sensibilización.

El boletín se ha estructurado de la siguiente manera: Introducción, definición detallada del movilidad sostenible, consecuencias del actual modelo de movilidad, beneficios y ventajas, agentes implicados en movilidad sostenible y que se puede hacer.

En su diseño se ha tenido en cuenta, darle una secuencia lógica, que aporte de manera gradual la información en forma simple y sin entrar en mucho tecnicismo. el tamaño de la letra es adecuado para no evitar leerlo, un contraste de colores que sea llamativo para su agradable lectura.

## **5.1 RESULTADOS OBTENIDOS: UNION INTERCOMARCAL LA RIBERA /LA SAFOR**

- Polígono Industrial El Real de Gandia
- Polígono Industrial Alcodar – Gandia
- Polígono Industrial N2 de Alzira

# RESULTADOS OBTENIDOS DE LOS POLIGONOS INDUSTRIALES DE LA RIBERA / LA SAFOR

## JORNADA EN LA RIBERA / LA SAFOR

Lugar : Gandia  
Fecha: 4 de mayo de 2006

Número de asistentes:: 69

### PONENCIAS:



### **TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



PRESENTACION DE LOS RESULTADOS DE LOS DAFO DE CADA POLIGONO ESTUDIADO



## **POLÍGONO INDUSTRIAL EL REAL DE GANDIA:**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 2. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 3. .Clientes              | Calificación: Externo |
| 4. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 5. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 6. .Servicios             | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque aportan puestos de trabajo.	<b>Oportunidades</b> <b>Cientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono. <b>Servicios:</b> Los distintos servicios que brindarían a las empresas sin necesidad de desplazarse al exterior del polígono.
<b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> Por el conflicto generado en los desplazamientos la dificultad de aparcamientos y la seguridad de los trabajadores. <b>Empresarios:</b> pues carecen de una asociación de empresarios que gestione el polígono en su conjunto.	<b>Amenazas:</b> <b>Suministradores:</b> por la dificultad de accesos y el polígono no esta acondicionado para la carga y descarga de materiales. <b>Administración Pública:</b> Por la poca o nada aportación de recursos para la mejora de las infraestructuras de accesos y condiciones de seguridad

### **Observaciones:**

Con respecto a los servicios en el polígono El Real, hay una clara ausencia de entidades bancarias, guarderías, servicios de emergencias (ambulancias/bomberos)

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                            |                                |          |
|----------------------------|--------------------------------|----------|
| 1. acceso 1 desde Valencia | Calificación: poco confortable | exterior |
| 2. Acceso 2 desde Albaida  | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 3. Acceso 3 desde Gandia   | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 4. Vías y calles del PI    | Calificación: Inconfortable    | interior |
| 5. Transporte público      | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 6. accesos peatonales      | Calificación: inconfortable    | interior |
| 7. Aparcamientos           | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 8. señalización            | Calificación: inconfortable    | interior |

Modelo DAFO:

<p><b>Fortalezas</b> Horarios Laborales: las empresas mayoritarias tienen horarios escalonados.</p>	<p><b><u>Oportunidades:</u></b></p>
<p><b>Debilidades</b> Señalización: <b>La mala señalización en el interior del PI hace que el que entre en el polígono tenga que estar estorbando hasta poder llegar a su destino.</b> <b>Aparcamientos:</b> Se carece de plazas de aparcamiento, por lo que los coches bloquean las vías y calles del polígono. <b>Vías y calles interiores:</b> No están acondicionadas para soportar el tráfico de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos</p>	<p><b><u>Amenazas:</u></b> <b>Accesos 1, 2, y 3:</b> hay un alto índice de accidentes, y congestión en las horas punta. <b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público. <b>Accesos peatonales:</b> no hay</p>

**Observaciones:**

A pesar de tener tres vías de acceso, se puede concluir que el polígono el real es poco accesible debido a las condiciones de estas vías y a la congestión que conlleva, por ser la misma que sirve de entrada a la ciudad.

El polígono industrial El Real está limitado por uno de sus lados con el río Serpis.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<p><b><u>Fortalezas:</u></b> <b>Delgados CCOO:</b> Mayor presencia sindical</p>	<p><b><u>Oportunidades:</u></b></p>
<p><b><u>Debilidades</u></b> <b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono <b>Participación de los delegados:</b> <b>Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el número y su participación en movilidad sostenible.</p>	<p><b>Amenazas</b></p>

**Observaciones:**

Se considera que con una mayor participación sindical se puede generar fuerza para lograr cambios en la actual forma de gestionar la movilidad a los polígonos

**Propuestas de los asistentes a la jornada taller del PI el Real de Gandia:**

En relación con los *agentes implicados* se propone lo siguiente:

- Crear una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

- La estrecha distancia existente entre el polígono y la zona urbana del real de Gandia se debe mejorar las vías de acceso peatonal e instalar carril bici.
- Hay una línea de autobuses que une Gandia con el Real de Gandia y cruza el polígono por la CC 332 sin tener ninguna parada en este tramo de su recorrido. Esto puede crear una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.
- No se cuenta con paneles informativos sobre la ubicación de las empresas, lo que crea problemas de congestión entre los vehículos que circulan y los vehículos que están buscando un determinado lugar.

En relación con la **valoración sindical** se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificado lo siguiente:

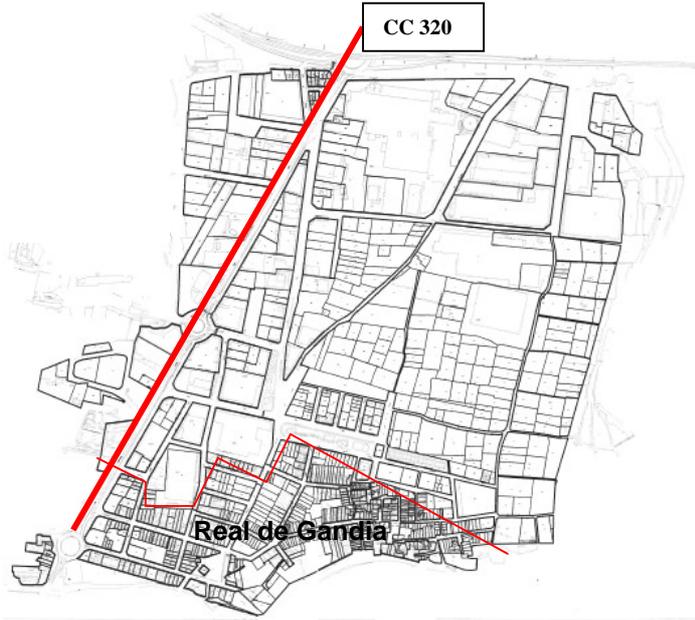
#### **Accesos:**

Aunque la resolución de este tipo de problemas corresponde a la administración de carreteras competente, La carretera CC320 que pasa por el medio del polígono y es utilizado como vía principal y se ha observado lo siguiente:

- Marcas viales poco claras o inexistentes
- Cruces peatonales escasos (y en malas condiciones de mantenimiento).
- Hay una línea de autobuses que pasa por la vía principal pero no tiene ninguna parada en este tramo.
- Existen badenes con la señalización en mal estado.
- Al encontrarse muy cerca del núcleo urbano se deben mejorar las aceras peatonales y aprovisionar de carril bici.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- No existe una zona de información sobre la ubicación de las empresas.
- La señalización es escasa y en algunos casos es nula.
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- Hay presencia de un obstáculo en medio de una vía dificultando la libre circulación.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.
- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.



**Información Gráfica:**



Uno de los accesos al polígono Industrial Real de Gandia. Se puede observar que las líneas en el suelo están en mal estado de mantenimiento y las vías peatonales de acceso al polígono y a pesar de su proximidad con la zona residencial presentan obstáculos peligrosos capaces de ocasionar accidentes.



Entrada principal al polígono el Real de Gandia la CC 320 carretera de albaida.



La zona urbana esta integrada de forma muy cercana con el Polígono Industrial, por lo que seria recomendable mejorar los accesos peatonales e instalar carriles bici adecuados a estas circunstancias especiales de proximidad.



Rotonda central en la CC 320 que pasa por el PI el Real de Gandia. Se puede observar las direcciones que se pueden tomar. No existe una señalización adecuada, y esto puede ocasionar accidentes.



Obstrucción física de una vía interior del Polígono Industrial del real de Gandia.



A pesar de contar con espacios suficientes, los conductores tienden a aparcar en doble fila, obstaculizando las vías.



Rotonda sin ningún tipo de señales viales, tanto verticales como horizontales



Uno de los escasos cruces peatonales existentes en el polígono Industrial El Real de Gandia.

## POLÍGONO INDUSTRIAL ALCODAR DE GANDIA:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 1. .servicios              | Calificación: externo |
| 2. .Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 3. .Empresas               | Calificación: Interno |
| 4. .Administración pública | Calificación: externo |
| 5. .suministradores        | Calificación: externo |
| 6. .clientes               | Calificación: externo |

Modelo DAFO:

<b><u>FORTALEZAS</u></b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<b>Empresas:</b> la mayoría son PYMES	<b>Servicios:</b> Hay servicios de hostelería, limpieza <b>Cientes:</b> actores sociales importantes para las empresas, a los que se les debe aportar la mejor información posible para facilitarles su acceso al polígono.
<b>DEBILIDADES:</b> <b>Empresarios:</b> No están organizados como asociación. La mayoría de empresas son microempresas. <b>Trabajadores:</b> Los horarios de salida y entrada al trabajo hacen que se cree congestión en las vías de acceso al polígono. Hay poca presencia sindical	<b>AMENAZAS:</b> <b>Administración pública:</b> debería mejorar las condiciones de acceso. <b>Servicios:</b> Algunos servicios no hay, tales como bancos por lo que se tiene que salir del polígono Industrial <b>Suministradores:</b> Por las condiciones del polígono hacen que se creen atascos y congestión en las vías de acceso.

### Observaciones:

No hay canales de comunicación abierto entre los delegados y los empresarios y la administración pública.

No se cuenta con gestor de movilidad.

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1. .N 332                               | Calificación: exterior |
| 2. .Transporte colectivo                | Calificación: exterior |
| 3. .vías peatonales y carril bici       | Calificación: exterior |
| 4. . Vías y calles del interior del PI. | Calificación: interior |
| 5. .Horarios escalonados                | Calificación: interior |
| 6. señalización                         | Calificación: Interior |
| 7. aparcamiento                         | Calificación: Interior |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b>	<b>Oportunidades:</b>
<b>Horarios escalonados:</b> Algunas empresas están optando	Los accesos al polígono son fluidos y no hay congestión.

por establecer esta forma de acceder y salir de las empresas. <b>Aparcamientos:</b> Se cuenta con suficientes plazas.	
<b>Debilidades</b> <b>Transporte colectivo:</b> no se cuenta con este medio de transporte por parte de las empresas <b>Señalización:</b> No se cuenta con una adecuada señalización en el interior del polígono. <b>Vías peatonales y carril bici:</b> No se cuenta con adecuadas vías peatonales y carril bici.	<b>Amenazas:</b> <b>Acceso por la N332:</b> Hay muchos accidentes de gravedad <b>Transporte público:</b> no se cuenta con ninguna línea de transporte público

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<b>Oportunidades:</b> <b>Delgados CCOO:</b> Mayor presencia sindical	<b>Amenazas:</b>
<b>Fortaleza</b> <b>Numero de trabajadores:</b> Hay poca afiliación <b>Participación de los delegados:</b> <b>Poco grado de implicación</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.	<b>Debilidades</b>

### ***Propuestas de los asistentes a la jornada taller sobre el PI el Alcodar:***

En relación con los **agentes implicados** se propone lo siguiente:

- El polígono industrial no cuenta con una asociación empresarial que gestione el funcionamiento de dicho polígono, lo cual recae en el ayuntamiento. Por lo que su mantenimiento depende de aspectos ajenos a las necesidades del polígono. Por ello, se hace necesario que se cree una asociación de empresas para realizar de una mejor manera la gestión del polígono
- Crear la figura del responsable de movilidad de cada empresa y establecer una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Empresarios, Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

- La estrecha distancia existente entre el polígono y la zona urbana del real de Gandia se debe mejorar las vías de acceso peatonal e instalar carril bici.
- La vía del tren de cercanías que une Valencia con Gandia pasa a una corta distancia del polígono por lo que se propone instalar un apeadero como alternativa de acceso de los trabajadores a sus puestos de trabajo.
- No se cuenta con transporte colectivo público ni privado para el acceso de los trabajadores al polígono.

- Las empresas deben promover alternativas de acceso a los puesto de trabajo (tales como el carpool, coches compartidos, etc. y no solo dedicarse a destinar un gran espacio de su suelo para aparcamientos.

En relación con la *valoración sindical* se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Promover actividades de sensibilización en temas de movilidad.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificados lo siguiente:

#### **Accesos:**

- El polígono tiene acceso por La N332 que tiene una salida correctamente señalizada. Pero no se cuenta con carril bici. Los que se arriesgan a acceder en bici se juegan la vida.
- El tren de cercanías que une valencia con Gandia pasa muy cerca del Polígono y no cuenta con un apeadero para pasajeros.
- No existen badenes limitadores físicos de velocidad en la via principal del polígono.
- Al encontrarse muy cerca del núcleo urbano se deben realizar un estudio mas detallado para mejorar el acceso por aceras peatonales y aprovisionar de carril bici.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- Existe un único panel informativo sobre la ubicación de las empresas en el polígono.
- La señalización es escasa y en algunos casos es nula.
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- Hay presencia de un obstáculo en medio de una vía dificultando la libre circulación.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.
- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.





El Polígono de Alcodar, No cuenta con carril Bici y los que se atreven a ir en Bicicleta corren un riesgo muy elevado de sufrir un accidente de tráfico.



Los peatones tienen que cruzar la calzada sin contar con un paso peatonal señalizado.



La alta densidad de vehículos obliga a que los coches aparquen en las intersecciones obstaculizando la visibilidad en la maniobras de los coches o camiones en el momento de cambiar de dirección.



Los cruces peatonales son muy escasos y los existentes no están pintados correctamente.



Calle principal del polígono Alcodar, a pesar de lo amplio de la vía se llega a colapsar en algunos momentos con las actividades de la ITV que allí esta ubicada.



Las empresas destinan un buena parte de su suelo a aparcamientos.



La vía del tren de cercanías que va a Gandia pasa a unos 20 m. aprox. del polígono industrial. Se puede hacer propuestas de instalar un apeadero con la finalidad de tener una alternativa mas a que los trabajadores del polígono puedan acceder a su puesto de trabajo. Junto al polígono hay un Instituto de Formación profesional que también pudiera hacer uso de este apeadero.



**POLÍGONO INDUSTRIAL N2 DE ALZIRA:**

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 2. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 3. .Clientes              | Calificación: Externo |
| 4. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 5. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 6. .Servicios             | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b><u>Oportunidades:</u></b> <b>Trabajadores:</b> comunicación con las empresas a través de los comités de empresa.	<b><u>Amenazas:</u></b> Comunicación entre Sindicato, empresarios y administración local, comarcal. Mas consistencia: mas reuniones tomar acuerdos y cumplirlos. Y además, abrirlos a otros agentes.
<b>Fortaleza</b> <b>Servicios:</b> carece de otros servicios distintos al de servicios de hostelería. <b>Empresarios:</b> No están organizados como asociación para gestionar el polígono. <b>Trabajadores:</b> no cuentan con un gestor de movilidad	<b>Debilidades</b> <b>Servicios:</b> No se cuenta con servicio de transporte público Las soluciones a la movilidad sostenible choca con el repartimiento de competencias en la administración

**Observaciones:**

.Pasa por el polígono una línea de autobús público por la carretera Albalat pero no cuenta con ningún apeadero o parada. Solo al final y casi en las afueras del polígono esta la única parada que es en instituto de Educación Secundaria.

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| 1. .Albalat – Alzira              | Calificación: exterior |
| 2. .Corberá – Alzira              | Calificación: exterior |
| 3. .Guadassuar - Alzira           | Calificación: exterior |
| 4. .Alquerieta                    | Calificación: exterior |
| 5. .Vías peatonales y carril bici | Calificación: interior |
| 6. .Transporte público            | Calificación: exterior |
| 7. .Aparcamientos                 | Calificación: Interior |
| 8. .Señalización                  | Calificación: Interior |

Modelo DAFO:

<b><u>Fortalezas:</u></b>	<b><u>Oportunidades</u></b>
---------------------------	-----------------------------

<p><b>hay horarios de entrada escalonados pero de forma aleatoria (por el propio trabajo)</b> No hay problemas de aparcamiento</p>	<p>Hay toda clase de servicios: Hostelería(punt, hiper, otros) Tiendas Hospital Etc.</p>
<p><b>Debilidades</b> Inexistencia de transporte colectivo. Ampliar los horarios escalonados a las salidas del mediodía y por la tarde</p>	<p><b>Amenazas</b> Albalat – Alzira: muy inconfortable Corberá - Alzira cerrado Guadassuar – Alzira confortable Alquerieta: inconfortable <b>Todos los accesos son muy peligrosos. El mas peligroso es el de Albalat – Alzira hoy en día mas porque el desvío de corberá.</b> Muchos accidentes tanto en frecuencia como en gravedad. Desplazamientos muy lentos con congestión al mediodía y por la tarde</p>

**Observaciones:**

Las condiciones físicas de las vías de acceso presentan signos evidentes de deficiencias en su mantenimiento.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<p><b><u>Oportunidades:</u></b> Delgados CCOO: Mayor presencia sindical</p>	<p><b><u>Amenazas:</u></b></p>
<p><b>Fortaleza</b> <b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono <b>Participación de los delegados: Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.</p>	<p><b>Debilidades</b></p>

**Observaciones:**

En la visita a una de las empresas del polígono se ha observado que un grupo de trabajadores practican la modalidad del coche compartido por los beneficios que les representa.

**CONCLUSIONES DEL DIAGNOSTICO:**

En relación con los *agentes implicados* se propone lo siguiente:

- Presentar una propuesta de movilidad sostenible en el consell economic i social de Alzira. Con un foro que implique a todos los agentes sociales.
- Crear una comisión de trabajo que haga un estudio de movilidad sostenible. Dedicación de un técnico para la elaboración de este estudio.
- Plantear desde los comités de empresa medidas para mejorar la movilidad.

- El polígono industrial no cuenta con una asociación empresarial que gestione el funcionamiento de dicho polígono, lo cual recae en el ayuntamiento. Por lo que su mantenimiento depende de aspectos ajenos a las necesidades del polígono. Por ello, se hace necesario que se cree una asociación de empresas para realizar de una mejor manera la gestión del polígono
- Crear la figura del responsable de movilidad de cada empresa y establecer una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Empresarios, Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

Mejorar la infraestructura de los accesos, con una mejor señalización e información adecuada .

Controlar y adecuar la fluidez del tráfico vehicular.

Implantar una línea de transporte público al polígono con la finalidad de dar una alternativa más al acceso de los trabajadores a sus centros de trabajo.

Solicitar al ayuntamiento la mejora de las vías existentes adicionando vías peatonales y carril bici.

Proponer a las empresas horarios escalonados para evitar atascos.

En relación con la **valoración sindical** se propone lo siguiente:

Promover programas de formación y sensibilización en materia de movilidad sostenible.

Elaborar material de sensibilización en movilidad sostenible.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información gráfica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificado lo siguiente:

#### **Accesos:**

La carretera a Albalat que pasa por el medio del polígono es utilizada como vía principal y se ha observado lo siguiente:

- Marcas viales poco claras o inexistentes.
- Se ha observado peatones y ciclistas por la vía principal pese a las deficientes condiciones que presenta. (ver fotos).
- Hay una línea de autobuses que pasa por la vía principal pero no tiene ninguna parada en este tramo.
- No hay limitadores físicos de velocidad (baldos) y no se respeta las señales de límites de velocidad.
- Al encontrarse muy cerca del núcleo urbano se deben mejorar las aceras peatonales y aprovisionar de carril bici.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- No existe una zona de información sobre la ubicación de las empresas.
- La señalización es escasa y en algunos casos es nula.

- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- Hay presencia de un obstáculo en medio de una vía dificultando la libre circulación.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.
- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.

**Entrevistas realizadas:**

Andres Bermejo

Cargo: Responsable de recepción de mercancías

Adoptan algunas iniciativas de movilidad sostenible: *“Algunos de sus compañeros utilizan el coche compartido por la proximidad de sus vivienda y por el costo económico que les afecta. Y, además, salen 5 minutos antes para no pillar los atascos a las horas punta.”*

Rafael Zaragoza

Cargo: Inspector mecánico

Adoptan algunas iniciativas de movilidad sostenible: *“Intentamos utilizar la modalidad de el coche compartido, pero no ha funcionado bien por nuestros horarios.”*

Información gráfica:



A





Las vías de acceso al polígono Industrial N2 se ven atascadas en horas punta y esta se agravadas por las obras de ampliación del polígono y de urbanización del los alrededores.





La línea de autobús de Alzira va por la vía principal del Polígono (carretera de Albalat) pero no hay ninguna parada hasta llegar al Instituto de Educación Secundaria



La única parada de autobús existente en el Polígono Industrial N2, presenta deficientes condiciones de mantenimiento.



Vía principal del PI, presenta carencias importantes en cuanto a infraestructura que puedan regular o limitar la velocidad de circulación, además carece de aceras peatonales arcenes, etc,etc. y el asfalto presenta malas condiciones de mantenimiento. Por la cantidad de vehículos que circulan por esta vía, se genera un riesgo importante de que ocurra un accidente.





Las vías interiores del PI N2 presentan deficiencias notables en sus condiciones físicas y los vehículos que por ahí circulan tienen que hacer maniobras innecesarias capaces de ocasionar accidentes.





Las marcas viales de los cruces peatonales no cuentan con adecuado mantenimiento. No se cuenta con arcenes, la vía es de doble dirección, no hay una barrera de contención al lado de la acequia y no se cuenta con limitadores físicos de velocidad (badenes)



La vía principal no cuenta con iluminación artificial



La entrada y salida de las empresas presentan un riesgo importante de posibles accidentes por las condiciones de acceso a la vía principal del polígono



La vía principal no cuenta con iluminación artificial





La zonas de aparcamiento se saturan con frecuencia obstruyendo las vías tanto interiores como las de acceso





La vía principal del polígono N2 de Alzira no está en condiciones para cumplir su función porque no cuenta con arcén, acera peatonal o un carril bici, a pesar de la proximidad del núcleo de población y la ubicación de centros de ocio en su interior. Los ciclistas y los ocasionales peatones que por ahí pasan se juegan la vida al no estar en condiciones adecuadas



**5.2 RESULTADOS OBTENIDOS:  
UNION INTERCOMARCAL CAMP DE TURIA/ SERRANOS/  
RINCON DE ADEMUZ**

- Poligono Industrial El Oliveral de Riba-roja del Túria

# RESULTADOS OBTENIDOS DEL POLIGONO INDUSTRIAL ESTUDIADO EN CAMP DE TURIA/SERRANOS/ RINCON DE ADEMUZ

**JORNADA/TALLER REALIZADA EN CAMP DE TURIA/ SERRANOS/ RINCON DE ADEMUZ:**

Lugar : Liria

Fecha: 15 de Junio de 2006

PONENCIAS:



**TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



PRESENTACION DE LOS RESULTADOS DE LOS DAFO DE CADA POLIGONO ESTUDIADO



## **POLÍGONO INDUSTRIAL EL OLIVERAL DE RIBARROJA DEL TURIA:**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 7. Trabajadores            | Calificación: Interno |
| 8. Empresarios             | Calificación: Interno |
| 9. .Clientes               | Calificación: Externo |
| 10. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 11. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 12. .Servicios             | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque aportan puestos de trabajo. <b>Trabajadores:</b> Hay una importante cantidad de trabajadores .	<b>Oportunidades</b> <b>Clientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono. <b>Servicios:</b> Los distintos servicios que brindarían a las empresas sin necesidad de desplazarse al exterior del polígono.
<b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> Por el conflicto generado en los desplazamientos la dificultad de aparcamientos y la seguridad de los trabajadores. <b>Empresarios:</b> pues carecen de una asociación de empresarios que gestione el polígono en su conjunto.	<b>Amenazas:</b> <b>Suministradores:</b> por la dificultad de accesos y el polígono no esta acondicionado para la carga y descarga de materiales. <b>Administración Pública:</b> Por la poca o nada aportación de recursos para la mejora de las infraestructuras de accesos y condiciones de seguridad

### **Observaciones:**

Con respecto a los servicios en el polígono El Oliveral, no se cuenta con entidades bancarias, guarderías, servicios de emergencias (ambulancias/bomberos)

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                            |                                |          |
|----------------------------|--------------------------------|----------|
| 9. acceso 1 desde Valencia | Calificación: poco confortable | exterior |
| 10. Acceso 2 desde Albaida | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 11. Acceso 3 desde Gandia  | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 12. Vías y calles del PI   | Calificación: Inconfortable    | interior |
| 13. Transporte público     | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 14. accesos peatonales     | Calificación: inconfortable    | interior |
| 15. Aparcamientos          | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 16. señalización           | Calificación: inconfortable    | interior |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas</b>	<b><u>Oportunidades:</u></b>
Horarios Laborales: las empresas mayoritarias tienen horarios escalonados.	
<b>Debilidades</b>	<b><u>Amenazas:</u></b>
Señalización: <b>La escasa o nula señalización en el interior del PI hace que el que entre en el polígono tenga que estar estorbando hasta poder llegar a su destino.</b> <b>Aparcamientos:</b> las plazas de aparcamiento están saturadas, por lo que los coches bloquean las vías y calles del polígono. <b>Vías y calles interiores:</b> No están acondicionadas para soportar el tráfico de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos	<b>Accesos:</b> hay un alto índice de accidentes, y congestión en las horas punta. <b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público. <b>Accesos peatonales:</b> no hay

**Observaciones:**

Las vías de acceso con que cuenta el PI, no son suficientes para la densidad vehicular y para las dimensiones de los vehículos que por ahí circulan.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<b><u>Fortalezas:</u></b>	<b><u>Oportunidades:</u></b>
<b>Delgados CCOO:</b> Mayor presencia sindical	
<b><u>Debilidades</u></b>	<b>Amenazas</b>
<b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono <b>Participación de los delegados:</b> <b>Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.	

**Observaciones:**

Se considera que con una mayor participación sindical se puede generar fuerza para lograr cambios en la actual forma de gestionar la movilidad a los polígonos

***Propuestas de los asistentes a la jornada taller:***

En relación con los **agentes implicados** se propone lo siguiente:

- Crear una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

- Se debe mejorar las condiciones actuales de las vías de acceso existentes y valorar la posibilidad de adicionar un nuevo acceso.
- La línea de autobuses que une a las poblaciones circundantes para por la Nacional 3 evaluar una propuestas de frecuencia de paso con la finalidad de crear una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.
- Valorar la posibilidad de establecer un apeadero del tren de cercanías que pasa por el medio del polígono.
- Reordenar los actuales paneles informativos sobre la ubicación de las empresas, porque genera un alto riesgo de accidente.

En relación con la **valoración sindical** se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificados lo siguiente:

#### **Accesos:**

Se ha observado lo siguiente:

- Por la entrada principal no se accede directamente, se hace mediante una rotonda que va en toda dirección y que ocasiona atascos considerables.
- Las señales informativas son insuficientes y se mezclan con la información de la ubicación de empresas dentro del polígono.
- Marcas viales poco claras o inexistentes
- No hay accesos peatonales ni carril bici por su ubicación, alejada de centros urbanos, No hay acceso por transporte público al polígono pero hay una línea de autobuses que pasa por la nacional III pero se hace inviable por su frecuencia de paso.
- En la vía principal del polígono no existen elementos físicos de limitadores de velocidad (badenes), para evitar velocidades excesivas de los vehículos que por ahí circulan.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- No existe una zona de información sobre la ubicación de las empresas. Pero las empresas están optando independientemente a colocar carteles sobre su ubicación. Lo que crea una confusión importante por los numerosos carteles colocados indiscriminadamente. Esta información confusa, no es comprensible por un conductor desde el interior de su vehículo en movimiento y es muy peligroso.
- La señalización vial en el interior del polígono es escasa y en algunos casos es nula.
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.

- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones ocasionales.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.
- La iluminación artificial en el interior del polígono es deficiente e incluso en algunos sectores es nula

**Entrevistas realizadas:**

Miguel Ángel García

Cargo: Presidente de Comité de Empresa

*“Los atascos en las horas punta tanto de salida como de entrada a sus puestos de trabajo en el polígono ocasiona mucho riesgo de accidentes por stress y retrasos de 45 minutos, comparado con las que no son horas punta que toma aproximadamente unos 20 minutos...”*

*Para acceder a este polígono solo se hace en coche particular...*

*Algunos compañeros de trabajo utilizan el apeadero de Loriguilla que se encuentra a unos 2 o 3 Km de distancia que lo cubren caminando. Deberían poner autobuses lanzadera para poder cubrir este tramo”*

Felipe Valles Gonzáles

Cargo: Encargado de Planta

*“en mi empresa hubo una experiencia sobre transporte colectivo, pero no fue viable por la procedencia de los trabajadores....actualmente estamos cobrando un plus de distancia, pero ya no compensa por el alza del precio de los combustibles....*

*Sería bueno que se haga una salida hacia la carretera a Barcelona para bajar el flujo de tráfico hacia la Nacional III...”*

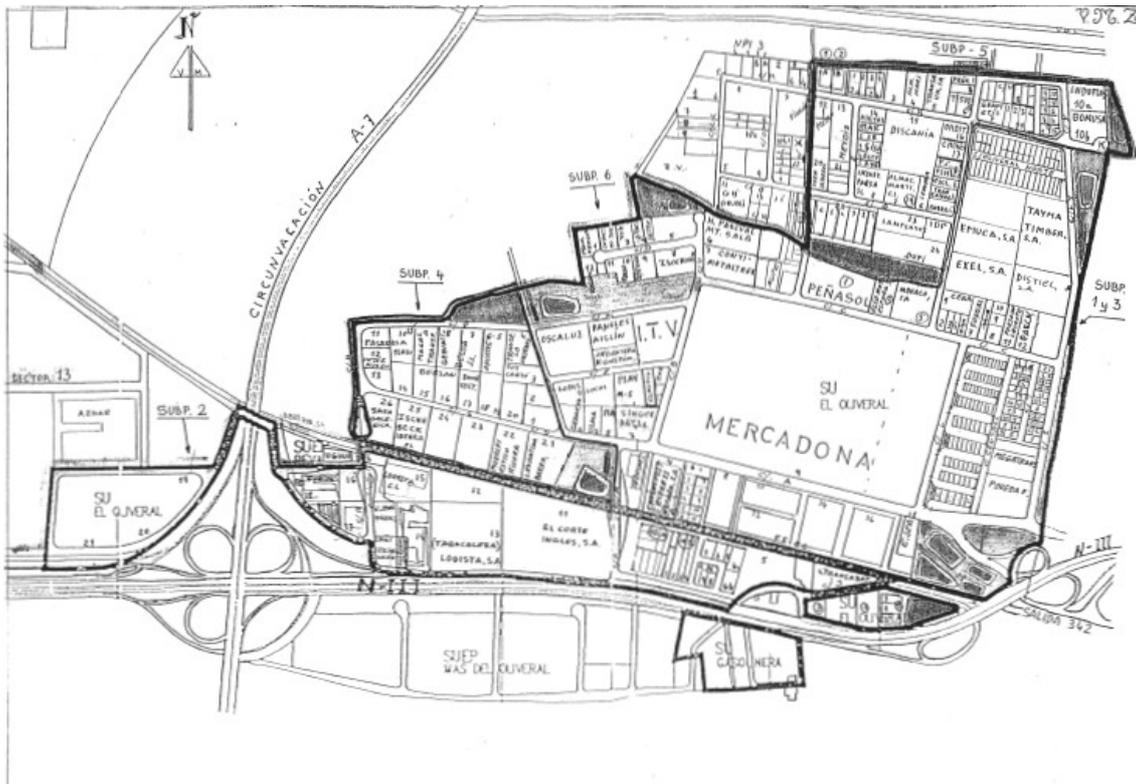
Amparo Martínez

Cargo: Encargada del Departamento Comercial

*“Las vías del interior del polígono se colapsan porque la información de la ubicación de empresas es muy confusa...*

*creo que debería haber transporte público par poder acceder a este polígono y contar con una alternativa mas ya que actualmente sólo se puede acceder en coche particular....”*

## PLANO DE UBICACIÓN DEL POLIGONO INDUSTRIAL EL OLIVERAL:



### Información Gráfica:



Acceso principal al Polígono Industrial El Oliveral, desde la Nacional III cuya densidad vehicular es muy elevada a toda hora.



Debido a las distintas direcciones que se cruzan en esta intersección y al flujo de vehículos tanto de entrada como de salida al polígono el Oliveral, hace que siempre exista atascos



La entrada y salida del polígono el Oliveral hacia la Nacional III siempre existen atascos por que es una rotonda que va en toda dirección y que en horas punta se satura.



La información existente en la rotonda no es de señales de tránsito sino de empresas en el polígono. Esta situación hace que los conductores se distraigan y pueda ocasionar accidentes.



una intersección en el interior del polígono en la que nuevamente se ve información sobre la ubicación de algunas empresas. Sería recomendable poner en la entrada del polígono un panel informativo en la que se muestre un plano de todas las empresas con su dirección.



Uno de los escasos pasos de peatones existentes en el polígono en mal estado de mantenimiento y sin señalización vertical.



Las empresas destinan una área importante de su suelo para el aparcamiento de sus trabajadores. Y para acceder a este polígono es únicamente posible en coche particular.



Las condiciones del asfalto de algunas vías es deficiente. Es necesario mencionar que una gran mayoría de las empresas que se ubican dentro del polígono se dedica al transporte y logística y utilizan vehículos de grandes dimensiones, y por las condiciones del asfalto aumenta el riesgo de accidentes.



Por el medio del polígono pasa una vía del tren de cercanías y por las dimensiones del polígono y el número de trabajadores existentes se puede plantear la instalación de apeaderos, como una alternativa del uso de transporte público para acceder al polígono. Hay un autobús que pasa a lo largo de la vía de servicio de la Nacional III sin alternativa de uso por su dilatada frecuencia de paso.



El polígono esta creciendo cada vez más sin ninguna forma de planificación urbanística.



La vía del fondo es la circunvalación A7. Según entrevistas realizadas a los usuarios del polígono debería tener una salida para aminorar el flujo del tráfico a la N III.



Debido a que solo se puede acceder en coche particular al polígono las áreas de aparcamiento se saturan lo que trae como consecuencia el aparcar en doble fila para la carga y descarga de mercancías.



Acceso improvisado al polígono El Oliveral con la finalidad de minimizar el flujo del tráfico por la entrada principal. Pero tal como se puede ver en la foto de abajo las condiciones de seguridad son deficientes carecen de señalización, y los vehículos que por ahí circulan pasan sobre la isleta, con el riesgo de volcar por el desnivel que existe con la vía de al lado.





La iluminación artificial en el polígono es deficiente e incluso en algunos sectores es inexistente



La principal actividad económica dentro del polígono el Oliveral es el transporte y logística con grandes vehículos circulando por sus vías y saturando sus accesos. Por ello, con la finalidad de aliviar el flujo vehicular en el polígono se hace necesario contar con transporte publico ya sea por autobús o instalando un apeadero en el polígono del tren de cercanías.



### **5.3 RESULTADOS OBTENIDOS: UNION INTERCOMARCAL COMARCAS CENTRALES**

- Polígono Industrial El Plà de Ontinyent

# RESULTADOS OBTENIDOS DEL POLIGONO INDUSTRIAL EL PLA DE ONTINYENT

JORNADA EN COMARCAS CENTRALES:

Lugar : Ontinyent

Fecha: 12 de Julio de 2006

## PONENCIAS:



**TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



PRESENTACION DE LOS RESULTADOS DE LOS DAFO DE CADA POLIGONO ESTUDIADO



## **POLÍGONO INDUSTRIAL EL PLÀ DE ONTINYENT:**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 13. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 14. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 15. .Clientes              | Calificación: Externo |
| 16. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 17. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 18. .Servicios             | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque hay 130empresas y aportan puestos de trabajo. <b>Trabajadores:</b> Hay una importante cantidad de trabajadores (2000) y eventuales según producción.	<b>Oportunidades</b> <b>Cientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono. <b>Servicios:</b> solo se cuenta con bares y restaurantes. Hay servicio de bomberos y cruz roja
<b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> siempre hay atascos y congestión de tráfico a la entrada del polígono en horas punta con la correspondiente dificultad de aparcamientos y el riesgo en la salud y la seguridad a que se ven expuestos los trabajadores. <b>Empresarios:</b> no cuentan con una asociación de empresarios que gestione el polígono en su conjunto.	<b>Amenazas:</b> <b>Servicios:</b> Carecen de servicios bancarios para los trabajador que tienen que desplazarse fuera del polígono para realizar gestiones. Carece de servicio de limpieza y mantenimiento `por parte del ayuntamiento. <b>Suministradores:</b> por la dificultad de accesos y las vías interiores del polígono no esta acondicionado para la carga y descarga de materiales. <b>Administración Pública:</b> Falta de decisión y casi nada coordinación con los empresarios.

Observaciones:

Hay una importante cantidad de trabajadores que acceden a sus puestos trabajo en el PI por lo que debe iniciar pronto acciones de sensibilización formación e información en movilidad sostenible como primer paso.

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                                       |                                |          |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------|
| 17. Acceso desde Ontinyent            | Calificación: poco confortable | exterior |
| 18. Acceso de autopista de valencia   | Calificación: poco confortable | exterior |
| 19. Acceso por ronda sur de Ontinyent | Calificación: poco confortable | exterior |
| 20. Vías y calles del PI              | Calificación: Inconfortable    | interior |
| 21. Transporte público                | Calificación: no hay           | exterior |
| 22. Accesos peatonales                | Calificación: inconfortable    | interior |
| 23. Aparcamientos                     | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 24. Señalización                      | Calificación: inconfortable    | interior |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades:</b> <b>Transporte público;</b> hace unos años hubo una iniciativa del ayuntamiento pero duro muy poco tiempo.
Horarios Laborales: las empresas mayoritarias tienen horarios escalonados.	
<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas:</b> <b>En todos los Accesos:</b> hay un alto índice de accidentes, y congestión en las horas punta. El acceso de vehículos del servicio de emergencia no están acondicionados
Señalización: <b>La mala señalización en el interior del PI hace que el que entre en el polígono tenga que estar estorbando hasta poder llegar a su destino.</b> <b>Aparcamientos:</b> Se carece de suficientes plazas de aparcamiento, por lo que los coches bloquean las vías y calles del polígono. <b>Vías y calles interiores:</b> La vía principal, Av. del textil no está acondicionada para soportar el tráfico en horas punta y de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos	<b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público. <b>Accesos peatonales:</b> no hay a pesar de la proximidad del entorno urbano de ontinyent.

**Observaciones:**

La vía principal del PI (av. Del Textil) es la entrada y salida de la zona urbana de Ontinyent lo que comporta un incremento añadido a la ya congestionada vía de acceso al PI.

Se debe retomar la iniciativa del autobús público que estuvo funcionando entre los años 92 - 95.

El acceso por la ronda sur no se considera un acceso directo debido a que termina en la avenida del textil. Las condiciones de la vía de acceso y la congestión existente, se agrava aun más por ser la misma que sirve de entrada a la ciudad.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> Delgados CCOO: se cuenta con una importante presencia sindical	<b>Oportunidades:</b>
<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono <b>Participación de los delegados: Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.	

**Observaciones:**

Se considera que con una mayor participación sindical se puede generar fuerza para lograr cambios en la actual forma de gestionar la movilidad a los polígonos

**Propuestas de los asistentes a la jornada taller del PI el Real de Gandia:**

En relación con los *agentes implicados* se propone lo siguiente:

- promover a que se cree una comité sobre la movilidad sostenible en el PI que implique a todos los representantes de los agentes sociales implicados: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de sensibilización, formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

- La estrecha distancia existente entre el polígono y la zona urbana de Ontinyent debería contar con vías de acceso peatonal e instalar carril bici.
- Revisar el antiguo proyecto del autobús público y ver la manera de reimplantarlo a manera de aportar una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.
- Colocar paneles informativos sobre la ubicación de las empresas, de forma ordenada para evitar la congestión entre los vehículos que circulan y los vehículos que están buscando un determinado lugar.

En relación con la **valoración sindical** se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.
- Como sindicato fomentar alternativas al uso del coche particular.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificados lo siguiente:

#### **Accesos:**

Se ha observado lo siguiente:

- Por la entrada de Ontinyent se forman grandes atascos y a toda hora hay una alta densidades vehicular. Y por al entrada desde valencia no se accede directamente, se hace mediante una rotonda que va en toda dirección y que ocasiona atascos considerables.
- Las señales informativas son insuficientes y se mezclan con la información de la ubicación de empresas dentro del polígono.
- Marcas viales poco claras o inexistentes
- No hay accesos peatonales ni carril bici a pesar de la corta distancia entre la zona urbana y el PI, No hay acceso por transporte público al polígono.
- En la vía principal del polígono no existen elementos físicos de limitadores de velocidad (badenes), para evitar velocidades excesivas de los vehículos que por ahí circulan.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- No existe una zona y/o carteles de información sobre la ubicación de las empresas. Por lo que crea una gran confusión a los conductores que buscan una determinada empresa

- La señalización vial en el interior del polígono es escasa y en algunos casos es nula.
- Hay algunas vías interiores que no cuentan con asfaltado de sus pistas
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.
- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones ocasionales.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.
- La iluminación artificial en el interior del polígono es deficiente e incluso en algunos sectores es nula

**Entrevistas realizadas:**

José Serna

Cargo: Secretario General de la Asociación de Empresas Textiles de Valencia

*“Los atascos en las horas punta tanto de salida como de entrada a sus puestos de trabajo en el polígono ocasiona mucho riesgo de accidentes por stress y retrasos de 45 minutos, comparado con las que no son horas punta que toma aproximadamente unos 20 minutos...”*

*Para acceder a este polígono solo se hace en coche particular...*

*Algunos compañeros de trabajo utilizan el apeadero de Loriguilla que se encuentra a unos 2 o 3 Km de distancia que lo cubren caminando. Deberían poner autobuses lanzadera para poder cubrir este tramo”*

Francisco Mancheño

Cargo: Concejel de medio ambiente del ayuntamiento de Ontinyent

*“Realizamos un estudio de movilidad para de la ciudad de Ontinyent, además tenemos un plan de vías no motorizadas que lo llevaremos a cabo en los próximos dos años, en la que se tiene incluido el polígono Industrial..... Y, tenemos una comisión de medio ambiente con participación de todos los agentes implicados.....”*



Vía principal del PI que además es utilizado como entrada y salida de Ontinyent, ocasiona constantes colapsos por la alta densidad del tráfico rodado.



La vía principal no cuenta con aceras, lo que hace que sea peligroso acceder al PI caminando pese a la proximidad del centro urbano de Ontinyent.



En las vías interiores no se cuenta con aceras peatonales y carece de alumbrado artificial en gran parte del PI.





Algunas de las vías interiores del PI carecen de aceras peatonales, por lo que un posible peatón este expuesto a un riesgo de accidente.





Las vías interiores son amplias pero no están correctamente señalizadas.





Acceso desde Valencia al PI y a Ontinyent, donde en horas punta se producen grandes retenciones en el tráfico rodado.



No se cuenta con cruces peatonales en la vía principal y tampoco se dispone de limitadores físicos de velocidad (badenes).



La vía principal del PI (Av. del Textil) es usada también como entrada y salida de la zona urbana de Ontinyent con la correspondiente alta densidad vehicular y los atascos que conlleva.





No existe carril para bicicletas pese a la proximidad de la ciudad de Ontinyent



Algunas vías interiores no están asfaltadas.





En otras vías interiores del PI las condiciones del asfaltado se encuentran en mal estado de mantenimiento.



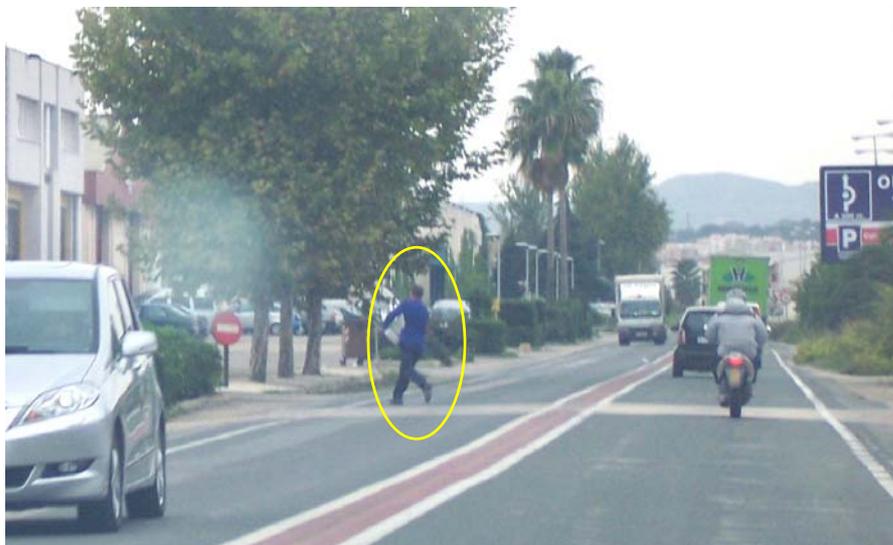








Los peatones que se atreven a caminar por la vía principal, o al cruzarla arriesgan la vida por no contar con aceras y cruces peatonales.



### **5.3 RESULTADOS OBTENIDOS: UNION INTERCOMARCAL COMARCAS CENTRALES**

- Polígono Industrial El Plà de Ontinyent

# RESULTADOS OBTENIDOS DEL POLIGONO INDUSTRIAL EL PLA DE ONTINYENT

JORNADA EN COMARCAS CENTRALES:

Lugar : Ontinyent

Fecha: 12 de Julio de 2006

## PONENCIAS:



**TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



PRESENTACION DE LOS RESULTADOS DE LOS DAFO DE CADA POLIGONO ESTUDIADO



## **POLÍGONO INDUSTRIAL EL PLÀ DE ONTINYENT:**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 19. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 20. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 21. .Clientes              | Calificación: Externo |
| 22. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 23. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 24. .Servicios             | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque hay 130empresas y aportan puestos de trabajo. <b>Trabajadores:</b> Hay una importante cantidad de trabajadores (2000) y eventuales según producción.	<b>Oportunidades</b> <b>Cientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono. <b>Servicios:</b> solo se cuenta con bares y restaurantes. Hay servicio de bomberos y cruz roja
<b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> siempre hay atascos y congestión de tráfico a la entrada del polígono en horas punta con la correspondiente dificultad de aparcamientos y el riesgo en la salud y la seguridad a que se ven expuestos los trabajadores. <b>Empresarios:</b> no cuentan con una asociación de empresarios que gestione el polígono en su conjunto.	<b>Amenazas:</b> <b>Servicios:</b> Carecen de servicios bancarios para los trabajador que tienen que desplazarse fuera del polígono para realizar gestiones. Carece de servicio de limpieza y mantenimiento `por parte del ayuntamiento. <b>Suministradores:</b> por la dificultad de accesos y las vías interiores del polígono no esta acondicionado para la carga y descarga de materiales. <b>Administración Pública:</b> Falta de decisión y casi nada coordinación con los empresarios.

Observaciones:

Hay una importante cantidad de trabajadores que acceden a sus puestos trabajo en el PI por lo que debe iniciar pronto acciones de sensibilización formación e información en movilidad sostenible como primer paso.

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                                       |                                |          |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------|
| 25. Acceso desde Ontinyent            | Calificación: poco confortable | exterior |
| 26. Acceso de autopista de valencia   | Calificación: poco confortable | exterior |
| 27. Acceso por ronda sur de Ontinyent | Calificación: poco confortable | exterior |
| 28. Vías y calles del PI              | Calificación: Inconfortable    | interior |
| 29. Transporte público                | Calificación: no hay           | exterior |
| 30. Accesos peatonales                | Calificación: inconfortable    | interior |
| 31. Aparcamientos                     | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 32. Señalización                      | Calificación: inconfortable    | interior |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades:</b> <b>Transporte público;</b> hace unos años hubo una iniciativa del ayuntamiento pero duro muy poco tiempo.
Horarios Laborales: las empresas mayoritarias tienen horarios escalonados.	
<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas:</b> <b>En todos los Accesos:</b> hay un alto índice de accidentes, y congestión en las horas punta. El acceso de vehículos del servicio de emergencia no están acondicionados
Señalización: <b>La mala señalización en el interior del PI hace que el que entre en el polígono tenga que estar estorbando hasta poder llegar a su destino.</b> <b>Aparcamientos:</b> Se carece de suficientes plazas de aparcamiento, por lo que los coches bloquean las vías y calles del polígono. <b>Vías y calles interiores:</b> La vía principal, Av. del textil no está acondicionada para soportar el tráfico en horas punta y de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos	<b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público. <b>Accesos peatonales:</b> no hay a pesar de la proximidad del entorno urbano de ontinyent.

**Observaciones:**

La vía principal del PI (av. Del Textil) es la entrada y salida de la zona urbana de Ontinyent lo que comporta un incremento añadido a la ya congestionada vía de acceso al PI.

Se debe retomar la iniciativa del autobús público que estuvo funcionando entre los años 92 - 95.

El acceso por la ronda sur no se considera un acceso directo debido a que termina en la avenida del textil. Las condiciones de la vía de acceso y la congestión existente, se agrava aun más por ser la misma que sirve de entrada a la ciudad.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> Delgados CCOO: se cuenta con una importante presencia sindical	<b>Oportunidades:</b>
<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono <b>Participación de los delegados: Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b> <b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.	

**Observaciones:**

Se considera que con una mayor participación sindical se puede generar fuerza para lograr cambios en la actual forma de gestionar la movilidad a los polígonos

**Propuestas de los asistentes a la jornada taller del PI el Real de Gandia:**

En relación con los *agentes implicados* se propone lo siguiente:

- promover a que se cree una comité sobre la movilidad sostenible en el PI que implique a todos los representantes de los agentes sociales implicados: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de sensibilización, formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los **accesos al polígono** se propone lo siguiente:

- La estrecha distancia existente entre el polígono y la zona urbana de Ontinyent debería contar con vías de acceso peatonal e instalar carril bici.
- Revisar el antiguo proyecto del autobús público y ver la manera de reimplantarlo a manera de aportar una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.
- Colocar paneles informativos sobre la ubicación de las empresas, de forma ordenada para evitar la congestión entre los vehículos que circulan y los vehículos que están buscando un determinado lugar.

En relación con la **valoración sindical** se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.
- Como sindicato fomentar alternativas al uso del coche particular.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificados lo siguiente:

#### **Accesos:**

Se ha observado lo siguiente:

- Por la entrada de Ontinyent se forman grandes atascos y a toda hora hay una alta densidades vehicular. Y por al entrada desde valencia no se accede directamente, se hace mediante una rotonda que va en toda dirección y que ocasiona atascos considerables.
- Las señales informativas son insuficientes y se mezclan con la información de la ubicación de empresas dentro del polígono.
- Marcas viales poco claras o inexistentes
- No hay accesos peatonales ni carril bici a pesar de la corta distancia entre la zona urbana y el PI, No hay acceso por transporte público al polígono.
- En la vía principal del polígono no existen elementos físicos de limitadores de velocidad (badenes), para evitar velocidades excesivas de los vehículos que por ahí circulan.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- No existe una zona y/o carteles de información sobre la ubicación de las empresas. Por lo que crea una gran confusión a los conductores que buscan una determinada empresa

- La señalización vial en el interior del polígono es escasa y en algunos casos es nula.
- Hay algunas vías interiores que no cuentan con asfaltado de sus pistas
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.
- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones ocasionales.
- No hay semáforos dentro del polígono.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.
- La iluminación artificial en el interior del polígono es deficiente e incluso en algunos sectores es nula

**Entrevistas realizadas:**

José Serna

Cargo: Secretario General de la Asociación de Empresas Textiles de Valencia

*“Los atascos en las horas punta tanto de salida como de entrada a sus puestos de trabajo en el polígono ocasiona mucho riesgo de accidentes por stress y retrasos de 45 minutos, comparado con las que no son horas punta que toma aproximadamente unos 20 minutos...”*

*Para acceder a este polígono solo se hace en coche particular...*

*Algunos compañeros de trabajo utilizan el apeadero de Loriguilla que se encuentra a unos 2 o 3 Km de distancia que lo cubren caminando. Deberían poner autobuses lanzadera para poder cubrir este tramo”*

Francisco Mancheño

Cargo: Concejel de medio ambiente del ayuntamiento de Ontinyent

*“Realizamos un estudio de movilidad para de la ciudad de Ontinyent, además tenemos un plan de vías no motorizadas que lo llevaremos a cabo en los próximos dos años, en la que se tiene incluido el polígono Industrial..... Y, tenemos una comisión de medio ambiente con participación de todos los agentes implicados.....”*



Vía principal del PI que además es utilizado como entrada y salida de Ontinyent, ocasiona constantes colapsos por la alta densidad del tráfico rodado.



La vía principal no cuenta con aceras, lo que hace que sea peligroso acceder al PI caminando pese a la proximidad del centro urbano de Ontinyent.



En las vías interiores no se cuenta con aceras peatonales y carece de alumbrado artificial en gran parte del PI.





Algunas de las vías interiores del PI carecen de aceras peatonales, por lo que un posible peatón este expuesto a un riesgo de accidente.





Las vías interiores son amplias pero no están correctamente señalizadas.





Acceso desde Valencia al PI y a Ontinyent, donde en horas punta se producen grandes retenciones en el tráfico rodado.



No se cuenta con cruces peatonales en la vía principal y tampoco se dispone de limitadores físicos de velocidad (badenes).



La vía principal del PI (Av. del Textil) es usada también como entrada y salida de la zona urbana de Ontinyent con la correspondiente alta densidad vehicular y los atascos que conlleva.





No existe carril para bicicletas pese a la proximidad de la ciudad de Ontinyent



Algunas vías interiores no están asfaltadas.





En otras vías interiores del PI las condiciones del asfaltado se encuentran en mal estado de mantenimiento.



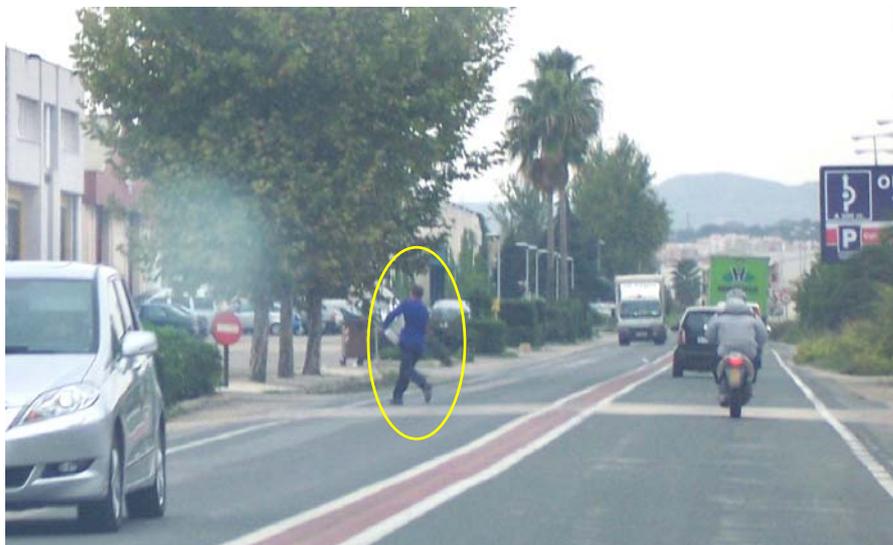








Los peatones que se atreven a caminar por la vía principal, o al cruzarla arriesgan la vida por no contar con aceras y cruces peatonales.



## **5.5 RESULTADOS OBTENIDOS: UNION INTERCOMARCAL BAIX VINALOPO / VEGA BAJA**

- Parque Empresarial de Elche

# RESULTADOS OBTENIDOS DEL POLIGONO INDUSTRIAL ESTUDIADO DE BAIX VINALOPO/VEGA BAJA

JORNADA / TALLER EN EL BAIX VINALOPO / LA VEGA BAJA

Lugar : Elche - Alicante  
Fecha: 24 de octubre de 2006

PONENCIAS:



**TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



## **PARQUE EMPRESARIAL DE ELCHE :**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 25. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 26. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 27. Clientes               | Calificación: Externo |
| 28. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 29. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 30. Servicios              | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<p><b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque aportan puestos de trabajo. Y, cuentan con entidad gestora del Polígono. <b>Trabajadores:</b> Hay una importante cantidad de trabajadores .</p>	<p><b>Oportunidades</b> <b>Clientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono. <b>Servicios:</b> Los distintos servicios que brindarían a las empresas sin necesidad de desplazarse al exterior del polígono. <b>Suministradores:</b> Las instalaciones interiores del polígono (vías y áreas de aparcamiento) están debidamente acondicionado para la carga y descarga de materiales.</p>
<p><b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> Por los atascos y congestión del tráfico a la hora de entrada y salida al trabajo atenta contra la salud y la seguridad de los trabajadores. <b>Empresarios:</b> no promocionaron bien y fue dejado de lado las iniciativas del transporte público al polígono.</p>	<p><b>Amenazas:</b> <b>Administración Pública:</b> Por la poca o nada implicación en la solución de problemas del transporte público, hace que sea una amenaza muy importante.</p>

### **Observaciones:**

Se debería retomar las iniciativas sobre transporte publico anteriores y realizar una evaluación de su factibilidad económica y social para dar una alternativa al accesos del polígono aparte del coche particular

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 33. acceso Sur N340               | Calificación: inconfortable inseguro exterior   |
| 34. Acceso Norte Boulevard parque | Calificación: confortable y seguro exterior     |
| 35. Vías y calles del PI          | Calificación: Confortable interior              |
| 36. Transporte público            | Calificación: inconfortable e inseguro exterior |
| 37. accesos peatonales            | Calificación: no se puede interior              |
| 38. Aparcamientos                 | Calificación: confortable exterior              |
| 39. señalización                  | Calificación: confortable interior              |

Modelo DAFO:

<p style="text-align: center;"><b>Fortalezas</b></p> <p><b>Vías y calles interiores:</b> están acondicionadas para soportar el tráfico de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos</p> <p><b>Aparcamientos:</b> Se cuenta con áreas destinadas a aparcamientos, por lo que no hay coches bloqueando las vías y calles del polígono.</p> <p><b>Señalización:</b> <b>Esta correctamente señalado el interior del PI y cuenta con paneles informativos en varios puntos del polígono sobre la ubicación de las empresas.</b></p>	<p><b><u>Oportunidades:</u></b></p> <p><b>Transporte público:</b> Hay un autobus que cubre la ruta Alicante – Elche y pasa por la N340 y hace parada en la entrada al parque empresarial de Elche. Se debe potenciar mucho más este servicio y ayudara a mejorar la accesibilidad.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Debilidades</b></p>	<p><b><u>Amenazas:</u></b></p> <p><b>Accesos 1, 2,</b> hay un alto índice de accidentes en la N340, y congestión en las horas punta.</p> <p><b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público específico al polígono.</p> <p><b>Accesos peatonales:</b> no se puede llegar caminando al polígono por que esta muy distante del área urbana.</p>

**Observaciones:**

Se debe retomar las iniciativas de transporte público y darle mayor fuerza para su nueva implantación.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<p><b><u>Fortalezas:</u></b></p> <p><b>Delgados CCOO:</b> Mayor presencia sindical</p>	<p><b><u>Oportunidades:</u></b></p>
<p><b><u>Debilidades</u></b></p> <p><b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión de los accesos al polígono</p> <p><b>Participación de los delegados:</b> <b>Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b></p> <p><b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Amenazas</b></p>

**Observaciones:**

Se debe considerar que con una mayor participación sindical se puede generar la influencia necesaria para lograr cambios en la actual forma de gestionar la movilidad en este polígono

### ***Propuestas de los asistentes a la jornada taller:***

En relación con los ***agentes implicados*** se propone lo siguiente:

- Crear una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de formación e información sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los ***accesos al polígono*** se propone lo siguiente:

- Hay una línea de autobuses que une Alicante – Elche y hace parada en la entrada de la N340. Mejorando las condiciones de las instalaciones de la parada de autobús y colocando un puente de cruce de la N340 puede crear una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.

En relación con la ***valoración sindical*** se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.

### ***Visita al Polígono Industrial:***

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información gráfica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificado lo siguiente:

#### **Accesos:**

Se ha observado lo siguiente:

- Por las dos entradas al polígono en horas punta se ocasionan atascos considerables.
- Las señales informativas son adecuadas y se ubican en zonas estratégicas sobre la información de la ubicación de empresas dentro del polígono.
- La señalización de las vías interiores es correcta.
- No se puede acceder por vías peatonales por su ubicación, alejada de centros urbanos. Con respecto al transporte público al polígono, hay una línea de autobuses que pasa por la entrada de la N-340. Se debe evaluar la viabilidad para mejorar su frecuencia de paso y mejorar las instalaciones de los apeaderos.

#### **Viales en el interior del polígono:**

- Existe una zona de información sobre la ubicación de las empresas, y es fácil ubicar las empresas en el interior.
- La señalización vial y la iluminación artificial en el interior del polígono es correcta.
- Las zonas de aparcamiento público están distribuidas en todo el polígono
- Hay servicios varios en el polígono, lo que hay que evaluar es que todos los trabajadores puedan tener acceso a estos servicios.

Entrevistas realizadas:

José Orts Pérez

Cargo: Director de Gestión del Parque Industrial de Elche

*“Teníamos servicio de autobuses pero no resulto rentable para la empresa del autobús, porque no era utilizado por lo trabajadores debido a la frecuencia de paso que no coincidían con sus horarios de trabajo ...*

*“Ahora el acceso a este polígono solo se hace en coche particular...”*

*“Esperamos que nos apoyen para hacer gestiones ante la administración pública para mejorar este servicio....”*

Carmen Pérez Soto

Cargo: Dirección de la Escuela Infantil

*“Entre nuestros compañeros de trabajo algunos hacen uso del transporte público lo que hace que suframos las consecuencias de este servicios por sus deficiencias que lleva...”*

*“Exponemos nuestras vidas por optar una alternativa de acceso distinta al coche particular.....”*

*“Muchas veces lo planteamos en reunión con la dirección de gestión del parque industrial pero al día de hoy no ha tenido solución.....”*

Mayte Ven

Cargo: Encargada y delegada de la empresa TEMPE

*“Creo que debería mejorarse el transporte público que pasa por la entrada del polígono (seguridad y frecuencia de paso) para poder acceder a este polígono y que sea una alternativa mas, ya que actualmente sólo se puede acceder en coche particular....”*

## INFORMACIÓN GRÁFICA DEL PARQUE EMPRESARIAL DE ELCHE



El polígono cuenta con dos accesos, el del norte que es la vía parque y el del sur que es la N-340. Siendo este segundo acceso el que aporta un mayor riesgo de accidentes por la densidad del tráfico





Se debe iniciar labores de sensibilización, formación e información a todos los agentes implicados. A pesar de estar bien señalizado los cruces peatonales no se respeta.



las vías interiores son amplias y bien señalizadas



La ubicación de las empresas es fácil de encontrar porque se han dispuesto paneles informativos en distintos puntos del polígono.



Las instalaciones cuentan con un buen sistema de iluminación. Y además, con paneles informativos sobre las calles interiores.



Las vías interiores del polígono cuenta con jardines y áreas verdes y, están bien señalizados tanto horizontal como vertical.



Las vías del Polígono están diseñadas con zonas de aparcamiento en cordón. Y además, se cuenta con aparcamientos públicos en varios puntos del interior del polígono.



En el interior del polígono hay una guardería, bares, restaurantes y oficinas bancarias.





Las zonas de aparcamiento en el interior del polígono están resueltas pero el acceso en transporte público es muy deficiente.



Este tramo de la N-340 cuenta con una alta densidad de tráfico frente al parque industrial de Elche. Algunos arriesgan su vida al acceder en bicicleta a su puesto de trabajo.



En la foto superior la zona donde hace su parada el transporte público (trayecto Alicante – Elche) que algunos trabajadores del polígono utilizan para poder acceder por este medio a sus puestos de trabajo. Como se puede ver no cumple los requisitos mínimos de señalización, seguridad y comodidad.

En la foto inferior, la parada que cubre el trayecto Elche – Alicante. En este caso los trabajadores que hacen uso de este medio de transporte, se ven expuestos a sufrir accidentes al cruzar esta vía con alta densidad de tráfico y sin paso de peatones.





Después de bajar del autobús, los trabajadores tienen que caminar un tramo de 60 m. en el que arriesgan la vida tal como se ve en la foto. Puede ser peor en invierno y con lluvia

Usar el transporte público para acceder al parque industrial de Elche implica un alto riesgo para la seguridad de los trabajadores tal como se puede ver en la foto



Otras zonas por donde acceden los trabajadores al polígono que utilizan el transporte público para ir a sus puestos de trabajo.



## **5.6 RESULTADOS OBTENIDOS: UNION INTERCOMARCAL COMARCAS DEL NORTE**

- Polígono Industrial Ciudad del transporte - Castellón



# RESULTADOS OBTENIDOS DEL POLIGONO INDUSTRIAL ESTUDIADO DE COMARCAS DEL NORTE

JORNADA/TALLER EN COMARCAS DEL NORTE

Lugar : Castellón

Fecha: 10 de noviembre de 2006

## PONENCIAS:



## **TALLERES DE APLICACIÓN DE LA MATRIZ DAFO**



PRESENTACION DE LOS RESULTADOS DE LOS DAFO DE CADA POLIGONO ESTUDIADO



## **POLÍGONO INDUSTRIAL CIUDAD DEL TRANSPORTE:**

El análisis DAFO han dado como resultado lo siguiente:

Ámbito de aplicación: **AGENTES SOCIALES IMPLICADOS.**

Valoración : Interno o Externo

Agentes sociales identificados:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| 31. Trabajadores           | Calificación: Interno |
| 32. Empresarios            | Calificación: Interno |
| 33. Clientes               | Calificación: Externo |
| 34. Suministradores        | Calificación: Externo |
| 35. Administración Pública | Calificación: Externo |
| 36. Servicios              | Calificación: Externo |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas:</b> <b>Empresarios:</b> porque aportan puestos de trabajo. <b>Trabajadores:</b> Hay una importante cantidad de trabajadores .	<b>Oportunidades</b> <b>Clientes:</b> por su aporte de beneficios a las empresas y por tanto ejes motivadores de puestos de trabajo. Darles mejor facilidad de acceso y aportarles información sobre la ubicación de las empresas del polígono.
<b>Debilidades</b> <b>Trabajadores:</b> Por el conflicto generado en los desplazamientos la dificultad de aparcamientos y la seguridad de los trabajadores. <b>Empresarios:</b> pues carecen de una asociación de empresarios que gestione el polígono en su conjunto.	<b>Amenazas:</b> <b>Suministradores:</b> por la dificultad de accesos y el polígono no esta acondicionado para la carga y descarga de materiales. <b>Administración Pública:</b> Por la poca o nada aportación de recursos para la mejora de las infraestructuras de accesos y condiciones de seguridad <b>Servicios:</b> no se cuenta con servicios bancarios, eso minimizaría los desplazamientos al exterior del polígono.

### **Observaciones:**

Con respecto a los servicios en el polígono Industrial Ciudad del Transporte, cuenta con el servicio de correos porque la sede central de Castellón se encuentra dentro del polígono. No se cuenta con entidades bancarias, guarderías, servicios de emergencias (ambulancias/bomberos), otros.

Ámbito de aplicación: **VÍAS DE ACCESO AL POLÍGONO.**

Clase de valoración: confortable, moderado, poco confortable e inconfortable

Vías de accesos al Polígono Industrial identificados:

- |   |                                |          |
|---|--------------------------------|----------|
| 40. Acceso 1 desde Castellón                | Calificación: poco confortable | exterior |
| 41. Acceso 2 desde la carretera a Barcelona | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 42. Vías y calles del PI                    | Calificación: Inconfortable    | interior |
| 43. Transporte público                      | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 44. Accesos peatonales                      | Calificación: inconfortable    | interior |
| 45. Aparcamientos                           | Calificación: inconfortable    | exterior |
| 46. Señalización                            | Calificación: inconfortable    | interior |

Modelo DAFO:

<b>Fortalezas</b>	<b><u>Oportunidades:</u></b>
Proximidad al centro urbano de Castellón.	
<b>Debilidades</b>	<b><u>Amenazas:</u></b>
<p>Señalización: <b>La nula Y/o escasa señalización en el interior del PI hace que se exponga a todos los agentes implicados a riesgos de accidentes.</b></p> <p><b>Aparcamientos:</b> Se carece de plazas de aparcamiento, por lo que los coches bloquean las vías y calles del polígono.</p> <p><b>Vías y calles interiores:</b> Son amplias las vías interiores pero no están señalizadas correctamente para soportar el tráfico de grandes camiones que traen y llevan materiales y productos</p>	<p><b>Accesos 1 y 2:</b> hay un alto índice de accidentes, y congestión en las horas punta..</p> <p><b>Transporte público:</b> No se cuenta con transporte público.</p> <p><b>Accesos peatonales:</b> no puede acceder caminando a pesar de la proximidad con el área urbana de Castellón</p>

**Observaciones:**

Se puede concluir que el polígono ciudad del transporte es poco accesible por vía peatonal y carril bici.

Debido a la ubicación muy próxima de una zona comercial y de ocio hace que el polígono sufra un incremento importante en el tráfico de vehiculos.

Ámbito de aplicación: **VALORACIÓN SINDICAL**

Número de delegados de CCOO

Numero de delegados de otros sindicatos

Numero de trabajadores

Participación de los delegados

Modelo DAFO:

<b><u>Fortalezas:</u></b>	<b><u>Oportunidades:</u></b>
<b><u>Debilidades</u></b>	<b>Amenazas</b>
<p><b>Numero de trabajadores:</b> A las horas de salida y entrada ocasionan atascos y congestión en las vías de acceso al polígono</p> <p><b>Participación de los delegados: Por carecer de información no están asumiendo un papel activo en la orientación a una movilidad sostenible.</b></p> <p><b>Delgados CCOO: No se tiene mayor presencia sindical</b></p> <p><b>Delegados de otros sindicatos:</b> se desconoce el numero y su participación en movilidad sostenible.</p>	

**Observaciones:**

Se debe iniciar una pronta acción sindical en aras de iniciar el proceso de sensibilización, formación e información en temas de movilidad sostenible

### **Propuestas de los asistentes a la jornada taller:**

En relación con los *agentes implicados* se propone lo siguiente:

- Crear una comisión de movilidad sostenible en el PI compuesta por representantes de todos los agentes sociales: Trabajadores, Delegados de empresa, administración pública, clientes y suministradores.
- Desarrollar programas de sensibilización, formación e información a todos los agentes implicados en temas de sobre movilidad sostenible.
- Diseño y difusión de material informativo y formativo (paneles, carteles, trípticos, etc.)

En relación con los *accesos al polígono* se propone lo siguiente:

- La estrecha distancia existente entre el polígono y la zona urbana de Castellón se debe mejorar las vías de acceso peatonal e instalar carril bici.
- Ampliar el radio de acción del transporte público y estudiar la mejora de la frecuencia de paso hasta el interior del polígono y no solo al centro comercial y de ocio. Esto puede crear una nueva alternativa de acceso al polígono, que evite hacer uso del coche particular.
- Colocar paneles informativos sobre la ubicación de las empresas, para evitar problemas de congestión entre los vehículos que circulan y los vehículos que están buscando un determinado lugar.

En relación con la *valoración sindical* se propone lo siguiente:

- Formación e información de los delegados de empresa pertenecientes a CCOO con la finalidad de crear una base de personas que ayuden a difundir temas de movilidad en el resto de los trabajadores y capaces de hacer gestiones al respecto con sus empresas en las que trabajan.
- Incrementar la afiliación sindical de trabajadores de este polígono.

### **Visita al Polígono Industrial:**

A raíz del trabajo de campo desarrollado, la información grafica recogida refleja los problemas que aqueja el polígono estudiado. Entre ellos se ha identificado lo siguiente:

#### **Accesos:**

Se ha observado lo siguiente:

- Las señalizaciones de las vías de acceso y las interiores son insuficientes y en algunas zonas es nula.
- Marcas viales poco claras o inexistentes
- No hay accesos peatonales ni carril bici a pesar de estar ubicado muy próximo al área urbana de Castellón.
- Mejorar el acceso por transporte público al polígono.
- En la vía principal y en las interiores del polígono no existen elementos físicos de limitadores de velocidad (badenes), para evitar velocidades excesivas de los vehículos que por ahí circulan.
- Las zonas de aparcamiento están saturadas, incluso se usa las intersecciones para aparcar, tapando y dificultando la visibilidad y la maniobra para cambiar de dirección.
- En el interior del polígono no hay restricciones y prohibiciones de aparcamientos arbitrarios.
- No hay indicaciones de vías con prioridad y sin ellas.

- Las zonas de cruce deben ser señalizadas para que sean seguras para peatones ocasionales.
- Solo cuenta con servicios de bares y restaurantes.

**Entrevistas realizadas:**

Salvador Granero

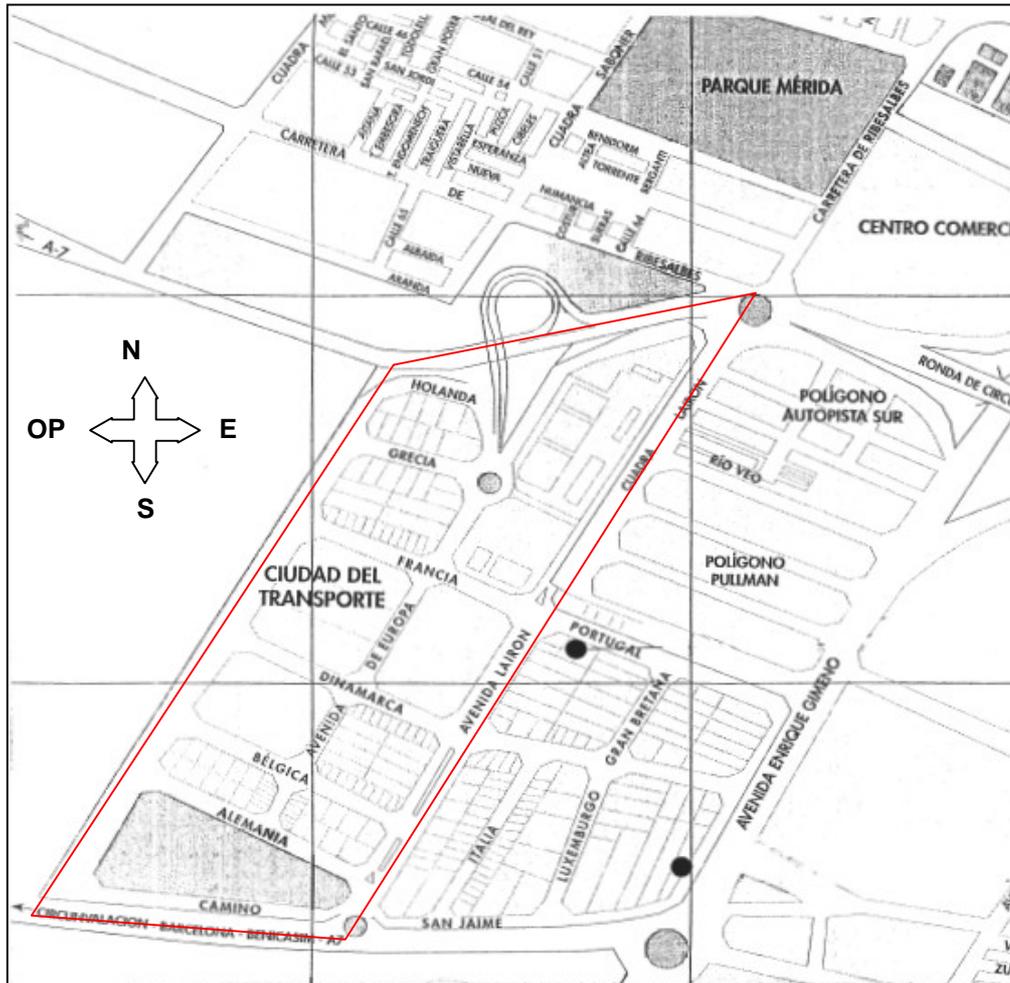
Cargo: Responsable de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO castellón

*“Los atascos en las horas punta tanto de salida como de entrada a sus puestos de trabajo en el polígono ocasiona mucho riesgo de accidentes por stress y retrasos...”*

*“Para acceder a este polígono solo se hace en coche particular...”*

*Ampliar su radio de acción y mejorar la frecuencia de paso del transporte público para dar una alternativa más a la única que actualmente existe, el coche particular...”*

## INFORMACIÓN GRÁFICA DEL POLÍGONO CIUDAD DEL TRANSPORTE - CASTELLON



El polígono industrial, colinda con otros dos pequeños polígonos con lo que se agrava la accesibilidad a los puestos de trabajo, en horas punta. Además, se encuentra muy próximo a la zona urbana. A pesar de ello, no se puede acceder al polígono caminando o en bici.





Las vías interiores del polígono Industrial son muy amplias y se presta a desplazamientos a velocidades superiores a las indicaciones que lo limitan. Además no se cuenta con limitadores físicos de velocidad (badenes)





Dentro del polígono esta ubicada la oficina principal de correos de Castellón. También, se cuenta con bares y restaurante, un centro comercial y de ocio. Pero, no se cuenta con oficinas bancarias, por lo que los trabajadores y empresarios tienen que desplazarse fuera del polígono para realizar dichas gestiones.





La proximidad de un centro comercial al polígono industrial hace que el tráfico se incremente y por ello, las zonas de aparcamiento se saturan. En este caso, por la proximidad de la zona urbana, se debería mejorar la accesibilidad por vía peatonal, adicional carril bici y ampliar la frecuencia paso de los autobuses con la finalidad de contar con una amplia variedad de opciones de accesibilidad.





A pesar de la amplitud de las vías no se cuenta con suficientes zonas de aparcamiento. Lo que ocasiona tener que ocupar las zonas centrales de las vías. Esto crea una confusión en los conductores y ocasiona accidentes cotidianamente



## 6. Discusión:

Los polígonos industriales estudiados presentan problemas similares con respecto a la movilidad y la accesibilidad a los puestos de trabajo. En el momento de proponer soluciones, se debe tener en cuenta las características propias del polígono industrial, tales como: número de empresas, número de trabajadores, ubicación, vías de acceso existentes, proximidad a entornos urbanos, antecedentes históricos de iniciativas de transporte colectivo, medios de transporte colectivos existentes, etc. A partir de ello, se puede proponer ante el agente implicado responsable (empresarios, asociación de empresarios, administración pública y/o trabajadores) alternativas de mejora, realizar estudios más exhaustivos para mejorar la accesibilidad con expertos en el tema, adoptar buenas prácticas que se oriente a una movilidad más sostenible. Cuyo objetivo sea la de minimizar los accidentes in itinere y en misión, sea social y económicamente rentable y ambientalmente sostenible.

No hay una única solución, para esta problemática en polígonos industriales, se trata de proponer varias alternativas de mejora para desplazarse a los centros de trabajo, al único medio existente hoy en día, que es el uso del coche particular. Un conjunto de medios de desplazamiento diversificados es la vía para abrir camino a una movilidad más sostenible.

Para poder proponer alternativas, es necesario contar con una información básica o de inicio. Para eso se ha diseñado la metodología de intervención en movilidad sostenible, que se obtuvo fruto de la experiencia obtenida durante el desarrollo del proyecto. En la que se fueron relacionando las **jornadas/taller** y las entrevistas (percepción del problema), El **trabajo de campo**, visitando al polígono industrial estudiado (condiciones actuales del problema). El **trabajo de gabinete** cuya finalidad es saber las características y peculiaridades del polígono industrial estudiado. Con esta información inicial reunida se procede a realizar sesiones de trabajo para hacer un listado de posibles propuestas y/o requerimientos de estudios más rigurosos. Con el apoyo de los agentes implicados y afectados por la movilidad actual en cada polígono, realizar las gestiones ante quien corresponda para su pronta puesta en marcha para mejorar la accesibilidad a los puestos de trabajo.

En los polígonos industriales visitados hay una presencia importante de delegados de empresa por parte de CCOO. Si se continúa con las jornadas taller de sensibilización en movilidad sostenible, se puede iniciar gestiones ante sus empresas para adoptar medidas que mejoren la accesibilidad a los puestos de trabajo y para que los trabajadores adopten también buenas prácticas de movilidad.

Las federaciones sindicales con mucha presencia en los polígonos industriales estudiados tales como la de transportes y comunicaciones, minero metalúrgico, fiteqa, fecoma..., tienen un papel importante que jugar. Estas organizaciones pueden facilitar las acciones ante empresarios y administración pública para mejorar las actuales condiciones de movilidad y accesibilidad a los puestos de trabajo.

## 7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

## **CONCLUSIONES**

- Se ha generado información sobre la percepción de la movilidad en 14 polígonos industriales. Esta información constituye el material básico para la elaboración de Planes de Movilidad.
- Se ha profundizado en la realidad de 8 polígonos industriales de los que contamos ahora con un Plan de Acción.
- Se ha producido material de información y sensibilización sobre la situación de la movilidad en polígonos del País Valenciano.
- Se ha diseñado un mecanismo de intervención sindical en movilidad sostenible para polígonos industriales, con el que se pueda asesorar e informar a los trabajadores.

## **RECOMENDACIONES:**

- A las Federaciones y UICs, tomar en consideración esta problemática en el momento de programar la formación para el año 2007.
- Utilizar la aplicación de la matriz DAFO a temas de movilidad para poder obtener la información básica en otros polígonos no estudiados.
- Utilizar la documentación e información generadas en las jornadas y talleres como material de sensibilización.
- Valorar este nuevo ámbito de trabajo como un instrumento de actualidad y futuro para la acción sindical.

## **8. METODOLOGIA DE ACTUACION SINDICAL EN MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA POLÍGONOS INDUSTRIALES:**

El actual modelo de movilidad a los polígonos industriales esta ocasionando una serie de problemas laborales, económicos, sociales y ambientales. Para abordar esta problemática se ha de obtener la información necesaria como punto de partida que permita iniciar acciones para la solución de estos problemas y orientarlos hacia una movilidad más sostenible y segura. Por esta razón, se hace necesario establecer un protocolo de actuación, que facilite el análisis de otras realidades existentes en los polígonos del País Valenciano.

Esta metodología servirá igualmente para analizar nuevas localizaciones de actividades productivas y para establecer iniciativas y acciones orientadas a la movilidad sostenible.

Las informaciones que se obtengan mediante esta metodología, ha de reflejar la problemática específica de ese polígono estudiado y nos ayudará para poder iniciar gestiones ante quien corresponda (empresarios, administración local y autonómica) para la mejora de su movilidad.

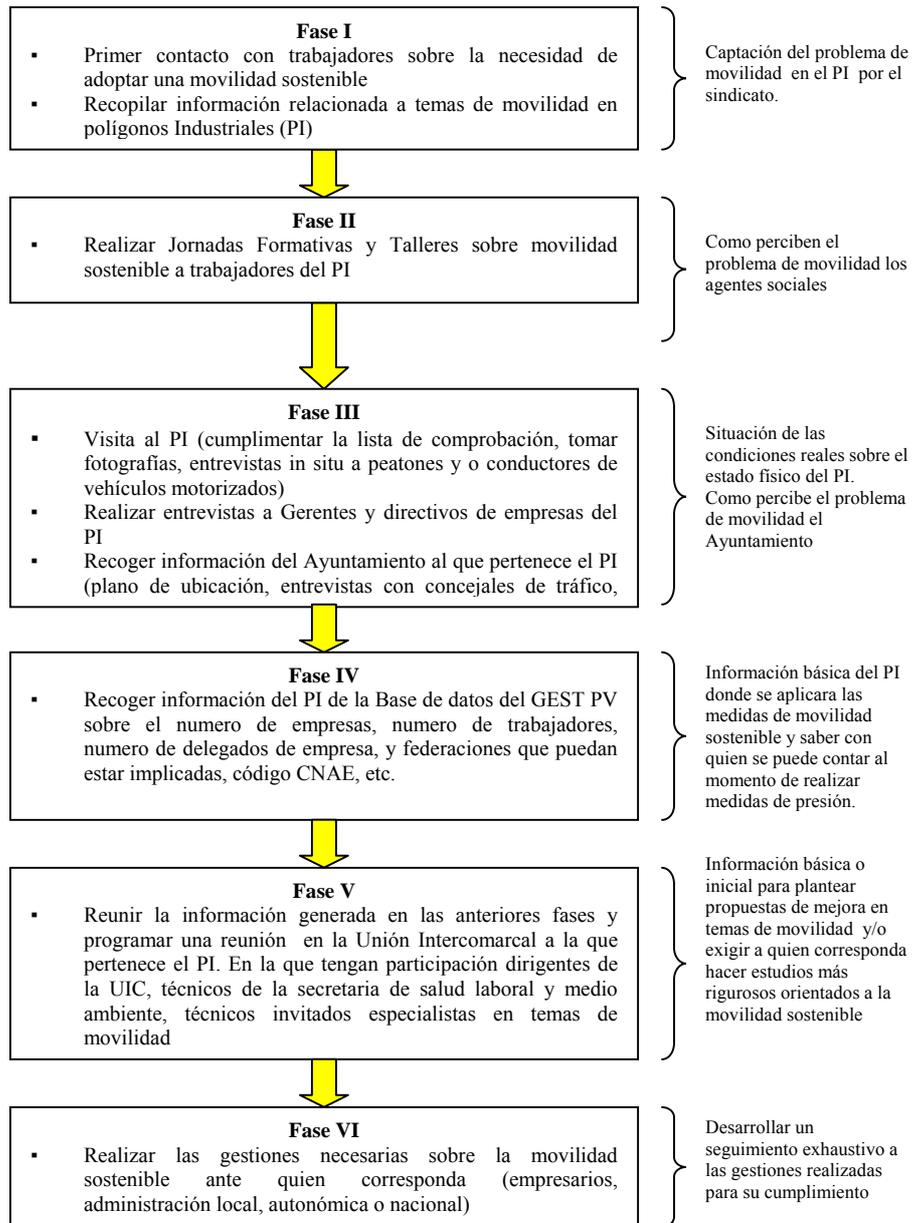
La acción sindical en temas de movilidad propuesta por esta metodología debe:

- Recoger la percepción sobre la movilidad y accesibilidad a los polígonos industriales de los trabajadores y empresarios.
- Visitar el polígono para obtener la información gráfica y cumplimentar la lista de comprobación sobre la situación real de sus condiciones físicas.
- Recoger información de la BD de gest PV para saber el numero de empresas presentes en el Polígono industrial, numero de trabajadores, delegados sindicales y federaciones que puedan estar implicadas.
- A partir de esta información de base:
- Desarrollar propuestas para la mejora de la accesibilidad al polígono industrial estudiado, como un derecho de los trabajadores
- Si es necesario y se requiere realizar estudios sobre la movilidad y accesibilidad mas rigurosos, exigir que se hagan estos estudios con la finalidad de mejorar los problemas que afectan al polígono.
- Iniciar trabajos de forma coordinada con los agentes implicados en los polígonos industriales (empresarios, asociaciones empresariales, ayuntamientos, administración pública y trabajadores)
- solicitar a las direcciones de empresas y administraciones públicas que asuman el coste del desplazamiento de los trabajadores a través de partidas específicas de transporte
- Realizar una labor de sensibilización, formativa e informativa entre los trabajadores y el propio sindicato sobre la trascendencia de los problemas de accesibilidad a los polígonos
- Iniciar gestiones que fomenten la creación de una legislación autonómica en la que se obligue a los agentes implicados (en la medida de su grado de responsabilidad) a realizar planes de movilidad y de mejora de accesibilidad a los puestos de trabajo.
- Desde los órganos de la estructura sindical territorial y federal, participar en la planificación urbanística y de transporte incorporando los criterios de movilidad sostenible y segura al centro de trabajo

En esta propuesta metodológica se trata de exponer los pasos iniciales a seguir para lograr una movilidad sostenible, hacia y desde un polígono industrial.

Para que los representantes sindicales, puedan comenzar a impulsar un Plan de movilidad más sostenible se debe realizar los siguientes pasos:

## FASES A SEGUIR PARA INICIAR EN UN PLAN DE MOVILIDAD A UN POLIGONO INDUSTRIAL



De manera paralela a toda esta secuencia de fases, desarrollar sesiones de sensibilización, formativas e informativas en temas de movilidad mas sostenible de manera coordinada entre la UIC, y las empresas del PI.

### 8.1 Fases de la metodología de intervención sindical en movilidad sostenible en polígonos Industriales:

### **8.1.1 Fase I- Recopilación de Información:**

Se trata de una etapa previa a la puesta en marcha de la metodología de intervención en movilidad sostenible en polígonos Industriales. Es el momento en que se detecta el problema, se valora su dimensión inicial, y se busca toda la información relacionada a la movilidad más sostenible como punto de partida.

Plantear y programar las fases siguientes a seguir con su correspondiente cronograma de actividades, para iniciar la intervención en la mejora en la accesibilidad y movilidad.

Para ello, se deberá realizar reuniones de coordinación sobre las actividades a seguir entre la dirección de los polígonos y las empresas, los trabajadores y las administraciones públicas, intentando lograr una posición de consenso en relación a los problemas existentes, y objetivos que se desean conseguir en el futuro. Una vez que se ha tomado la decisión se pone en funcionamiento un Plan.

### **8.1.2 Fase II- Acciones de participación de los trabajadores**

El Plan requiere realizar una serie de acciones en el ámbito de la formación, sensibilización y participación de los trabajadores:

- Las Jornadas Taller en el polígono industrial a estudiar para obtener la percepción de los trabajadores sobre la movilidad, ya que son los más directos afectados por este problema en su movilidad de cada día al acceder al trabajo.

Esta fase es muy importante para reflejar la problemática de la movilidad y lo que piensan los trabajadores afectados. Además, sirve para sensibilizar e introducir conceptos fundamentales en la implantación de medidas que mejoren la accesibilidad orientada a una movilidad más sostenible.

### **8.1.3 Fase III- visita al polígono industrial**

Al visitar el polígono industrial se realizará un análisis de la situación física en que se encuentra como punto de partida, que permita describir con el mayor detalle posible el escenario actual de la movilidad de los trabajadores de las empresas ubicadas en el polígono industrial.

Las entrevistas a directivos y mandos de empresas para recabar su percepción de la movilidad y la manera en que afecta a sus empresas es fundamental para establecer un buen diagnóstico.

Entre los aspectos que se incluirán en el diagnóstico se encuentran:

Cumplimentar una lista de comprobación en la que se refleje las Condiciones físicas del polígono industrial, sobre los accesos, aparcamientos, vías interiores, otras formas de acceder al polígono aparte del coche particular (autobuses, tranvías, tren, vías peatonales, carriles de bicicleta, etc).

Los condicionantes de la accesibilidad, analizando todos aquellos elementos que puedan determinar el acceso al puesto de trabajo; ubicación geográfica, distribución territorial de las personas que acceden diariamente, etc. Igualmente se valorarán las situaciones específicas de la accesibilidad en aquellos casos con afluencia de visitantes.

La situación de los principales indicadores de la movilidad: reparto modal, accesibilidad en transporte público /bicicleta /a pie

Para conseguir esta información necesaria se debe cumplimentar la lista de comprobación, además de las fuentes de información existentes en los organismos de la Administración o en documentos específicos sobre la materia.

Otra actividad es recoger información gráfica que ayude a referenciar los problemas existentes al momento de la reunión planteada en la fase V

Realizar una visita a los ayuntamientos al que pertenece el polígono y recoger información sobre el plano de ubicación geográfica, planes de movilidad que pueda contar el ayuntamiento, y entrevistarse con concejales de tráfico, medio ambiente u otros.

Una vez completado y consensuado esta información sobre la situación actual de la movilidad en el polígono industrial estudiado pasamos a la siguiente fase.

#### **8.1.4 Fase IV.** Trabajo de gabinete:

Utilizando la base de datos sindical GESTPV se recogerá la información sobre el número de empresas existentes, número de trabajadores, número de delegados de empresa, federaciones del sindicato que pueden estar presentes.

Toda esta información es necesaria para definir el escenario actual del polígono industrial para proceder a proponer medidas en movilidad más sostenible. Además, esta información servirá para saber con qué personas se puede contar y federaciones sindicales que pudieran apoyar en las gestiones a realizar y como medida de presión, con el objetivo de lograr una reconversión de la movilidad hacia pautas de una mayor sostenibilidad ambiental y social.

Hay que tener en cuenta que los escenarios deben ser realistas, es decir, que se puedan alcanzar. La transformación de las pautas de movilidad no se logra por la imposición de una medida automáticamente; es necesario prever la necesidad de un proceso de concienciación y sensibilización de los grupos objetivo. En esta etapa los Escenarios Futuros que se planteen deberán cumplir los objetivos inicialmente expuestos en cuanto a repartos modales favorables a los modos ambientalmente más benignos.

#### **8.1.5 Fase V** - Reunión en la Unión intercomarcal (UIC):

Se debe reunir toda la información generada en las anteriores fases que sirva como información básica para proceder a una reunión de trabajo con los representantes sindicales de la UIC, la secretaria de salud laboral y medio ambiente de la confederación sindical, invitar a técnicos especialistas en el tema.

En esta fase se especificarán las propuestas iniciales necesarias para la consecución de los objetivos y de los escenarios planteados en el futuro. Se incidirá en la necesidad de que cada una de las medidas debe adaptarse a las características del polígono industrial, a cada una de las empresas, a su funcionamiento, a sus horarios, al número de trabajadores o a la dimensión espacial del centro. Solo adaptándose a la realidad con la que se enfrentan, la problemática que se intenta proponer soluciones en temas de movilidad para satisfacer las necesidades a todos y cada uno de los agentes sociales implicados.

Se trata de redactar una propuesta inicial de manera detallada, como punto de partida en las gestiones iniciales para implantar un plan de movilidad y que incluya iniciativas posibles de desarrollar y exigir estudios más pormenorizados de otras iniciativas para su implantación que estén asociadas a los objetivos iniciales del plan.

En cada una de las actuaciones propuestas se debe incluir:

- Descripción de la medida
- Agentes implicados en la puesta en funcionamiento de la medida.
- Recursos necesarios.
- Mecanismos de gestión y coordinación con las administraciones públicas responsables.
- Diseño para la creación o mejora de una nueva infraestructura (itinerarios ciclistas o peatonales) o de nuevos servicios (implantación de servicios de lanzadera, reorganización de las líneas de transporte público, etc)
- Donde buscar apoyo financiero de carácter público o privado

Entre los aspectos en que deberá centrarse la propuesta del Plan de Movilidad teniendo en cuenta las características del polígono industrial, se encuentran las recomendaciones de las siguientes medidas:

- Fomentar el transporte público colectivo, adaptados a las necesidades de las personas que acceden al centro de actividad
- Mejora de las infraestructuras ciclistas y peatonales
- Estimulo del uso de la bicicleta ofreciendo servicios suplementarios a los ciclistas.
- Promoción del coche compartido
- Gestión de los desplazamientos profesionales proporcionando alternativas al automóvil
- Gestión del espacio destinado al aparcamiento
- Utilización energéticamente racional del automóvil

Todas estas medidas estarán orientadas a minimizar los accidentes in itinere y en misión. Una vez elaborado la propuesta del plan, deberá someterse a la opinión de los agentes implicados, así como darse a conocer entre el conjunto de los afectados, dirección y trabajadores, para permitir su participación y la incorporación de mejoras o modificaciones.

#### **8.1.6 Fase VI.- Realizar gestiones:**

Una vez desarrollado la propuesta inicial del plan de movilidad y consensado con los agentes implicados, Se debe realizar gestiones ante quien corresponda (empresarios, ayuntamientos, consellerías, etc.) según su implicación y responsabilidad en las medidas a adoptar. El éxito de estas gestiones dependerá de un abanico de factores, entre los que tiene un peso específico todos aquellos aspectos relacionados con las campañas informativas y con los procesos de participación. La idea de lograr el consenso en las decisiones es un criterio básico para poder avanzar en el plan e impedir fracasos inesperados.

#### **8.1.7 Seguimiento y evaluación en el cumplimiento de las gestiones:**

Para que se cumplan los objetivos trazados en el plan inicial sobre movilidad sostenible es necesario que tenga un carácter abierto en el que se contemple el seguimiento futuro una vez se encuentre en marcha las gestiones pertinentes, así como la evaluación de las medidas propuestas y el cumplimiento de los objetivos iniciales.

El o los encargados de realizar estas gestiones, serán los que deben establecer un plan de seguimiento a manera de controlar la buena marcha del plan inicial.

## **8.2 RECOPIACIÓN DE INICIATIVAS ADOPTADAS EN TEMAS DE MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES EN OTROS LUGARES:**

Esto es un recopilatorio de medidas que pueden aplicarse en el marco de desarrollo de un plan de movilidad alternativo o aisladamente para solucionar problemas puntuales que afectan a la movilidad de los trabajadores de los polígonos industriales:

### **8.2.1 ACTUACIONES EN LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**

Desde el sindicato, es necesario participar en la ordenación de los usos del suelo, en la que se juegue un papel fundamental para la mejora de la movilidad a los polígonos industriales; fomentar la promoción de políticas urbanísticas sostenibles y bien coordinadas que generen mejoras sustanciales en el funcionamiento futuro del transporte público, para poder modificar y promover cambios en el comportamiento modal de los trabajadores para desplazarse a su centro de trabajo en un medio plazo.

#### **Conciliación de las áreas de actividad productiva con las áreas urbanas cercanas**

Los polígonos industriales deberán tener una fácil accesibilidad al entorno urbano cercano. Es decir, se debe contar con varias alternativas además del uso del coche particular, para poder acceder desde el centro de la población más cercana al polígono. Dotándolo de vías peatonales, carril ciclistas, al igual que las redes de transporte público local.

### **8.2.2 ACTUACIONES SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE**

#### **Disuadir el uso del vehículo privado**

Es muy importante reducir la presencia de vehículos particulares en las vías internas de los polígonos industriales, disuadiendo el uso del vehículo particular aportando otras alternativas para acceder al puesto de trabajo, tales como transporte público, (autobús, tren, tranvía), transporte colectivo de empresa, vías peatonales y/o carril bici. En caso de no poder acceder por estos medio, promover el uso del coche compartido.

El transporte público, es un medio imprescindible para el acceso de los trabajadores a los polígonos industriales. El funcionamiento de una línea de autobuses debe contar con itinerarios e infraestructuras de acceso adecuadas (marquesinas, andenes, información en paradas, accesibilidad universal, etc). Al tiempo que deben ofrecer servicios atractivos en relación a los horarios, frecuencias, tiempos de viaje, tarifas y seguridad. Estas líneas de transporte pueden conectar con el municipio cercano, o prestar servicios lanzadera hasta una estación de transporte de gran capacidad (tren de cercanías, tranvía o metro).

Si las características y ubicación del polígono lo permite, se deberá establecer vías peatonales y carriles de bicicleta, que reúna las condiciones de itinerarios cómodos y seguros, teniendo en cuenta las necesidades de cruce y permeabilidad con las vías motorizadas. Además, hay que tener en cuenta el enlace de las vías peatonales del interior del polígono con las vías peatonales de conexión con el entramado urbano del municipio o población cercano. Igualmente será necesario conectar estas vías con los principales ejes de generación de viajes internos como las paradas y estaciones del transporte colectivo.

También, las empresas deben trazarse políticas para el uso de los espacios destinados para aparcar, en la que tengan preferencia los vehículos de alta ocupación, y a las personas discapacitadas. La buena gestión de los aparcamientos, mejorará las condiciones de accesibilidad general, incluso puede destinarse este suelo industrial que representa un coste importante a otros usos relacionados con la actividad empresarial.

Todas estas medidas deben ser acompañadas de potentes campañas de sensibilización, información y formación para adoptar buenas prácticas en movilidad sostenible en el accionar de sus actividades cotidianas.

### **8.2.3 Otras actuaciones:**

#### **Colaboración con todos los agentes implicados:**

Para modificar las pautas de accesibilidad al trabajo en los polígonos industriales, es una apuesta difícil en la sociedad actual, para ello es necesario convencer a los trabajadores para que opten por un medio de transporte diferente, que en un primer momento le puede resultar incomodo.

Para garantizar el éxito de la movilidad sostenible y segura a los polígonos industriales, es necesario contar con todos los afectados: trabajadores, asociaciones empresariales de los polígonos y/o empresarios individuales, promotores, administraciones locales y autonómicas así como las compañías operadoras de transporte público. Sin su colaboración directa será imposible la aplicación de las medidas realmente eficaces. Para ello hay que abrir un proceso que incluya la información, la participación y la coordinación de todos los agentes implicados.

#### **Creación y modificación de las herramientas legislativas**

De manera paralela a las medidas adoptadas en la accesibilidad y movilidad en polígonos industriales, desde el sindicato se debe aportar iniciativas para desarrollar un marco legal en temas de movilidad.

En la mayoría de los países donde se vienen desarrollando planes de movilidad en áreas de actividad económica, existe un apoyo institucional que favorece este tipo de iniciativas. En algunos casos tiene carácter voluntario, pero en otros vienen amparados por regulaciones específicas para mejorar la calidad del aire en las ciudades.

En ocasiones se les obliga a realizar un Plan de Movilidad en la fase previa a la puesta en marcha de la actividad empresarial, programando para el futuro la aplicación de medidas de gestión de la demanda, que eviten la generación de nuevos problemas de

movilidad en la zona, como ocurre con el marco legislativo británico desde mediados de los 1990. En el caso italiano, un decreto permite la subvención a los usuarios del car-pooling. En Holanda la localización de oficinas viene determinada por la política denominada ABC relativa a la ubicación de los distintos modos de transporte en función de la distancia en donde se ubiquen los espacios productivos.

En el caso de España se destaca la Ley de Movilidad en Cataluña del 13 de junio de 2003, en la que se recoge entre sus objetivos “*Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los polígonos industriales*” e “*Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo*”. Asimismo, se incluye “una consideración especial y específica los instrumentos de planificación que permiten la aproximación entre la vivienda y el trabajo”. Finalmente, la Ley obliga a que “el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos afectados, elaborare un plan de movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades económicas que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas”.

Este instrumento legal, debe servir como referencia para **promover la creación de la ley de movilidad en la comunidad valenciana** que respalde el desarrollo de planes de movilidad alternativa a los polígonos industriales.

## **Líneas de financiación específicas**

La realización de los planes de movilidad y su puesta en funcionamiento para mejorar la accesibilidad al trabajo en los polígonos industriales, requiere que se asuma unos costes económicos que puede proceder de diversas fuentes, tanto públicas (procedentes de las administraciones públicas) como privadas, pagadas por los promotores de suelo y el tejido empresarial.

Además, se puede crear fuentes de financiación a través de patrocinadores de los modos alternativos de transporte.

En España, se ha publicado **el Plan de Eficiencia Energética** contempla partidas específicas para elaborar planes de movilidad en empresas con plantillas superiores a 200 empleados, aunque la asignación de la partida presupuestaria aun se encuentra sin concretar.

La Ley 51/2002 de 27 de diciembre de Reforma de las Haciendas Locales abre una oportunidad a la financiación de los planes de movilidad alternativa a los centros de trabajo al permitir “*la posibilidad de que las ordenanzas fiscales establezcan bonificaciones de hasta el 50% de la cuota del Impuesto de Actividades Económicas para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que establezcan planes de transporte colectivo o compartido para trabajadores, por ejemplo para el ahorro energético y la disminución de emisiones*”.

El sindicato CCOO – PV debe promover y hacer las gestiones necesarias para velar por la puesta en marcha de estas normativas ya existentes que favorezcan la financiación de la movilidad sostenible a los polígonos industriales. Igualmente se debe trabajar directamente con las administración pública y empresarios en la búsqueda de otras nuevas líneas de subvenciones destinadas a una movilidad más sostenible y segura a los polígonos industriales.

## **Elaboración de un Plan de Movilidad Alternativa en polígonos industriales**

Los polígonos industriales deben ser considerados como parte integral de la ciudad y que por su interrelación existente, con frecuencia se genera un elevado número de desplazamientos motorizados entre la zona urbana y el polígono. Y, por ello, esta situación requiere un tratamiento específico que solucione los problemas de desplazamientos y accesibilidad de los trabajadores.

## **Sugerencias para utilizar el transporte público para ir a trabajar**

El transporte público es un medio masivo de desplazamiento, y debe ser un requisito imprescindible para la puesta en funcionamiento de un polígono industrial o empresarial.

Existen varias modalidades de transporte público:

- servicios de autobuses de carácter local, líneas urbanas que conecten con el núcleo central de la población donde se ubica la zona empresarial y que recorren todo el polígono; estos servicios tienen la desventaja de emplear tiempos de viaje prolongados, pero permiten la accesibilidad de los trabajadores en la puerta de la empresa.
- Servicios regulares de transporte público metropolitano. Participan de la congestión generalizada del tráfico, y además son escasamente eficaces al no acercar al trabajador hasta su centro de trabajo.
- Servicios lanzadera de carácter regular, que conectan los polígonos en hora punta con los transportes públicos masivos (fundamentalmente metro y cercanías); debe ser un servicio Express que no realice demasiadas paradas intermedias si desea ofrecer tiempos de viaje competitivos.
- Servicios ferroviarios, son enormemente eficaces ya que evitan la congestión y permiten el cumplimiento de los horarios y frecuencias, y al mismo tiempo garantizan la puntualidad en la entrada al puesto de trabajo. Además es uno de los medios de transporte más seguros.

Hay varios aspectos fundamentales que hay que tener en cuenta para hacer atractivo el transporte público:

- La dotación de los servicios de transporte público deben ser adecuados a las necesidades de movilidad del polígono; hay que procurar que la línea o líneas de

transporte que se van a implantar o remodelar conecten con las zonas residenciales de los trabajadores.

- Es fundamental que cuenten con marquesinas que permitan una espera confortable así como andenes accesibles. Igualmente se estudiará la proximidad de las paradas a cada una de las empresas del polígono para evitar desplazamientos innecesarios de los trabajadores.
- Los servicios deben ser frecuentes, con tiempos de viaje adecuados, tarifas aceptables, y escasos tiempos de espera, si se desea atraer a los trabajadores.
- El transporte público debe contar con carriles de circulación segregada en gran parte de su recorrido, para evitar la pérdida de tiempo en la congestión general; para ello el sindicato CCOO PV deben reivindicar la creación de carriles bus-VAO destinados a autobuses y vehículos de alta ocupación, carriles-BUS para el uso exclusivo del transporte público en las carreteras de acceso a las ciudades y donde se ubican los polígonos empresariales.
- Igualmente, en el caso de existir infraestructuras ferroviarias próximas a los polígonos, se deberá solicitar la apertura de apeaderos o la mejora de los servicios ferroviarios existentes.

#### **VENTAJAS DE ADOPTAR MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

- Reduce la siniestralidad in itinere y en misión
- Los trabajadores llegan a su trabajo descansados y sin estrés
- Es una opción viable para los trabajadores que no conducen

#### **QUE SE PUEDE HACER EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL**

- informar a los empresarios y trabajadores de la existencia de cobertura de transporte público (paradas, frecuencias, destinos, etc); la información debe estar actualizada y ofrecerse a los trabajadores en tiempo real sobre los servicios que prestan las compañías, y sugerencias sobre el mejor itinerario mejor.
- preguntando a los trabajadores sobre su interés por el transporte público
- proporcionar horarios y mapas de las líneas de autobús, metro o cercanías
- ayudar a desarrollar programas de apoyo para las horas que no cubra el transporte público como “Vuelta a casa garantizada” o bonificación de tarifas “Billetes con descuento”, etc.

## **Implantar o recuperar las rutas de empresa**

Las rutas de empresa son servicios de carácter discrecional ajustadas a un horario regular que se repite durante los días de trabajo. Han funcionado desde hace años en las empresas que concentran grandes volúmenes de empleo. Sin embargo, el modelo disperso de ordenación territorial ha convertido a estos servicios en poco eficaces, logrando la desaparición paulatina de las rutas de empresa.

Sin embargo, ante la dispersión residencial de los trabajadores existe la necesidad de remodelar estos servicios, a través de nuevas modalidades que las conviertan en servicios eficientes energéticamente y competitivos con el automóvil. Este es el caso de:

- minutas de empresa; se trata de adaptar las rutas convencionales con escaso grado de ocupación por otros servicios más eficientes; en este sentido, la remodelación consiste en utilizar microbuses de hasta 19 plazas, que eviten los rodeos innecesario para acceder a los centros de trabajo, y acorten sustancialmente los tiempos de viaje.
- servicios lanzadera de carácter discrecional, hasta una estación de transporte público en autobuses convencionales. Se trata de servicios que conectan directamente el polígono, donde se efectúan 2 o 3 paradas con la estación de transporte público (ferrocarril de cercanías o metro) más cercana y que garantiza una conexión directa y sin congestión.

Se estudiará las situaciones más aconsejables para cada tipología de servicios y para la accesibilidad de los trabajadores; Se valoraran las formulas de financiación de las mismas.

## **Sistema de coche compartido**

La puesta en marcha de un sistema de coche compartido en el ámbito del polígono industrial o empresarial abre las posibilidades de emparejamiento, al confluir los trabajadores de numerosas empresas y con diversidad de horarios.

Para ello se instaurará un Club de Coche Compartido, con sede en el Centro de Movilidad que además de contar con un programa informático de emparejamientos, y de las herramientas de legalización del contrato de este servicio, tendrá una pequeña flota de vehículos adquiridos conjuntamente por las diferentes empresas que constituyen el polígono y que permitirán asignar automóviles a los futuros candidatos de este sistema de transporte. Igualmente se destinará una partida económica a garantizar “vuelta a casa” de los trabajadores en las ocasiones que surjan imprevistos.

El coche compartido es un sistema para racionalizar el transporte, que se encuentra en funcionamiento en numerosas ciudades europeas y americanas y que permite reducir el número de viajes motorizados por motivos de trabajo. A través de medidas de este tipo se logra disminuir los consumos energéticos y la contaminación procedente de estos viajes, al tiempo que supone una rebaja significativa en los gastos destinados al transporte.

Consiste en realizar el desplazamiento diario al trabajo y de regreso al domicilio conjuntamente con otros compañeros de la empresa o del polígono que residan en un lugar cercano al propio o en el recorrido que efectúa el coche que se va a compartir. Existen varias modalidades: car-pooling (cuando se comparte un turismo de cinco plazas), o Van-pooling (cuando se comparte una furgoneta con capacidad hasta de 9 plazas).

En la mayoría de las ocasiones las personas se conocen de antemano, y al darse cuenta de que realizan desplazamientos similares, deciden viajar juntas. Sin embargo, este hecho no siempre se produce de forma espontánea y requiere de unos pasos iniciales impulsados por la propia empresa o los trabajadores que anime a compartir el coche para ir a trabajar.

Se ha demostrado como compartir el coche en el desplazamiento hasta el centro de trabajo representa un importante ahorro para sus pasajeros, en el uso del propio vehículo (amortización, gastos de combustible, lubricantes, mantenimiento y desgaste), en el coste destinado al aparcamiento, en la salud (disminución del estrés, aumento de las horas de sueño, etc), y como no en la mejora de las condiciones ambientales al reducir los volúmenes de tráfico general y al mismo tiempo las consecuencias negativas provocadas por el mismo.

## **Gestionar el aparcamiento**

Es una de las herramientas más eficaces para modelar la movilidad de los trabajadores hacia practicas sostenibles y seguras. Pero también la medida que mayores reticencias presenta entre los trabajadores, al ser un derecho adquirido y por lo tanto difícilmente canjeable por otros beneficios.

En aquellos casos en que el aparcamiento sea un problema debido a la escasez de plazas o por los problemas de seguridad que pudiera ocasionar se podrán negociar diferentes soluciones futuras en su gestión:

- Analizar la problemática no solo la de los automovilistas, sino como ese espacio puede servir para el conjunto de la plantilla, para usos de transporte y otros usos (espacio de estancia con ajardinamiento para descansar etc.).
- Hacer prioritarias las plazas para los trabajadores con discapacidad, los usuarios de coche compartido aquellas usuarios que requieran la utilización del vehículo por necesidades de la actividad del propio trabajo, etc.
- búsqueda de una rentabilidad financiera, en el caso de que todos los agentes implicados estuvieran de acuerdo (alquiler de plazas de aparcamiento fuera de la empresa o a los propios trabajadores)

Habría que adaptar los actuales estándares de aparcamientos en los nuevos polígonos industriales a los requerimientos de una menor demanda de movilidad en automóvil privado. En este sentido, será necesario acompañar esta medida de otras que doten de suficientes servicios transporte público el espacio productivo, de mejoras en las conexiones peatonales y ciclistas, así como en la aplicación de sistemas de coche compartido o rutas de empresa.

## **Consejos para ir en bicicleta al trabajo**

Medidas que deben ser aplicadas en el polígono para fomentar el uso de la bicicleta al trabajo:

Creación de redes ciclistas en el diseño interior del polígono, estas deben ser seguras, conectar el polígono con el exterior, especialmente con los orígenes residenciales de los trabajadores que se localicen a media y corta distancia, así como con las estaciones

ferroviarias de cercanías en el caso de ampliar el radio de acción ciclista a distancias superiores.

Deben instalar estacionamientos protegidos de las inclemencias meteorológicas y seguros para las bicicletas, lo más cerca posible del puesto de trabajo.

Facilitar la información necesaria para fomentar su uso:

- Planos sobre los mejores itinerarios
- Talleres de reparación de bicicletas
- Aparcamientos de bicicletas
- Buscar otros trabajadores de la compañía para que realicen el viaje conjuntamente.
- Prestar o regalar bicicletas a los trabajadores

## **Como dar el primer paso**

- Se debe realizar un viaje de prueba durante el fin de semana para calcular el tiempo empleado
- Buscar un compañero de trabajo o un amigo que tenga un recorrido similar con el que pueda ir.
- Si vive lejos del trabajo trate de ir hasta la estación de transporte más cercana (Cercanías RENFE, Metro, etc), de esta forma le aproxima hasta el destino final; normalmente si no se viaja en hora punta, se puede acceder el vehículo en los vagones del tren, y si se trabaja en fin de semana también es posible llevarla en el metro.

## **Como hacer seguro el trayecto:**

**Antes** de empezar el desplazamiento en bicicleta:

- asegúrese de que su bicicleta esta en buenas condiciones (consulte a un taller mecánico si no está familiarizado con la mecánica del vehículo).
- planee y revise su ruta; en el viaje de prueba durante el fin de semana permitirá descubrir los problemas de la ruta, busque vías ciclistas específicas, calles con poco tráfico y caminos.

**Durante** el desplazamiento en bicicleta:

- utilice el casco y ropa de colores brillantes, así como el chaleco reglamentario
- al amanecer o al atardecer utilice la luz delantera y reflector trasero rojo (requeridos por la Ley)
- respete la normativa sobre tráfico y seguridad vial.

## **Como solucionar el problema de la ropa de trabajo:**

- puede adquirir unas alforjas especiales para bicis para transportar su ropa de trabajo, y cambiarse al llegar a su empresa
- si el viaje es corto y no hace demasiado esfuerzo, puede ir con la ropa normal

## **Intermodalidad con el transporte público:**

- Actualmente, puede ir en bicicleta hasta una estación o intercambiador de transporte público (metro, ferrocarril de cercanías..) o parada de autobús, allí podrá, tanto en hora punta como en hora valle aparcar su bicicleta, y le permitirán viajar con su bicicleta siempre que cumpla la reglamentación en los trenes de cercanías, y durante el fin de semana en el metro, en el caso de los autobuses, se podrá trasladar la bici en la bodega.

## **COMO IR AL TRABAJO CAMINANDO**

Caminar es un modo de desplazamiento que se encuentra condicionado por los aspectos orográficos, el clima o las distancias que existen entre la vivienda y el centro de trabajo, pero sin duda aporta numerosos beneficios a aquellos trabajadores que desean tener una buena forma física y saludable. La mayoría de los trabajadores que caminan al trabajo recorre una media de unos 3 km de ida y otras tantos de vuelta.

El combustible para alimentar a este medio de transporte son hidratos de carbono, proteínas y vitaminas, por lo que forma parte de nuestra dieta diaria.

Para garantizar el desplazamiento peatonal de los trabajadores en los polígonos empresariales es necesario tener en cuenta algunos elementos básicos que favorezcan este modo de transporte:

- la existencia de una red de itinerarios peatonales que garanticen la seguridad de los peatones y que conecten el polígono con el exterior; igualmente deberá permitir la accesibilidad entre las paradas de transporte público y las diferentes empresas y equipamientos del polígono.
- Se deberá garantizar la prioridad peatonal en los itinerarios, realizando un tratamiento especial en los cruces e intersecciones con vehículos.
- Los itinerarios dispondrán de espacios intermedios de estancia, refugio y sombreado adecuado que permita hacer paradas y al mismo tiempo sirvan para mejorar la calidad del entorno.
- Los itinerarios se adaptaran a la legislación de supresión de barreras, cuidando al mismo tiempo que el acceso a las empresas también sea accesible.

### **Como a comenzar a utilizar este medio de transporte:**

Hay que considerar la salud persona, si se cuenta con los condicionantes necesarios para enfrentarse diariamente a ese paseo.

Posteriormente hay que estudiar el itinerario entre la vivienda y el trabajo.

Se puede empezar de forma paulatina, los primeros días, probar una o dos veces a la semana, aumentando gradualmente la frecuencia hasta hacerlo todos los días.

Hay que considerar algunos aspectos antes de comenzar:

- escoger un buen calzado, que sea cómodo para caminar y una ropa apropiada
- hay que hacer un viaje de prueba durante un fin de semana, rebelara ciertos problemas que puedan darse en el itinerario, así como el tiempo de viaje empleado
- conseguir un compañero de trabajo que también vaya a pie al trabajo y camine acompañado

Hay que buscar itinerarios seguros:

- los viandantes necesitan itinerarios seguros y accesibles: los cruces peatonales y las intersecciones con semáforos, especialmente en las áreas de mucho tráfico, suelen ser puntos inseguros
- hay que buscar trayectos que se encuentren bien alumbrados y analizar los barrios especialmente durante las últimas horas de la tarde
- Si se camina durante el amanecer o al anochecer, en momentos de escasa luz es preferible utilizar bandas reflectoras en las muñecas y en las piernas

### **Creación de un observatorio de la movilidad al trabajo en el polígono**

Una forma de realizar el seguimiento de la implantación y ejecución del Plan de Movilidad y/o medidas concretas es analizando la evolución de los principales indicadores que deseamos modificar hacia pautas de una mayor sostenibilidad: reparto modal, consumo energético, contaminantes emitidos por el desplazamiento de los trabajadores, siniestralidad in itinere, ocupación de suelo, absentismo laboral, puntualidad, beneficios económicos para la empresa y los trabajadores, contaminación, etc.

### **Se medirá de forma periódica la distribución modal de los trabajadores:**

Para ello se realizarán sondeos a través de la realización de sencillos cuestionarios que permitan ver la evolución mes a mes conforme se van implantando las medidas encuesta

### **La siniestralidad in itinere y en misión:**

Se realizará un balance de los accidentes que se han producido en la ida y vuelta al trabajo, especificando:

- gravedad del mismo
- horas de trabajo perdidas en relación al accidente
- causas del accidente

Los resultados servirán para informar a los trabajadores y sugerir los medios de desplazamiento más seguros: no motorizados y transporte público; igualmente se incluirán sugerencias sobre modos de conducir sin riesgo.

**Las emisiones de gases contaminantes** también deben vigilarse, en especial el ozono, este es un gas preocupante durante los meses de abril a octubre, sobre todo durante los días calurosos o los muy húmedos, que son especialmente peligrosos para la salud de las personas con problemas respiratorios. Las empresas pueden verse perjudicadas por excesivos niveles de ozono al afectar a la productividad de sus empleados, así como en un coste adicional en su salud.

En los polígonos industriales y empresariales se deberían aplicar normas voluntarias que incluyan:

Información en los servicios de calidad del aire del ayuntamiento respectivo, comunidad autónoma o ministerio sobre los niveles de contaminación atmosférica.

Si los contaminantes superan los umbrales permitidos, los trabajadores y la dirección de las empresas modificarán sus actividades para reducir aquellas emisiones que puedan producir emisiones de ozono; pudiendo llegar a modificar los horarios para realizar ciertas clases de operaciones.

- Fomentar el coche compartido y el uso del transporte público. En este caso se evitará hacer grandes trayectos caminando o en bicicleta
- Los trabajadores no saldrán a la hora del almuerzo, y evitarán aquellas actividades que requieran esfuerzo físico
- Advertir a los empleados y clientes de los peligros de elevados niveles de ozono (también para ellos ) y reprogramar las actividades de producción en ese día (especialmente en el caso de utilizar pinturas, disolventes, etc)
- Restringir el acceso al polígono industria en coche en solitario
- Informar a los trabajadores del polígono a través de los sistemas de comunicación interna (correo electrónico, megafonía, etc.) de la situación de los contaminantes y como pueden afectar, así como las medidas a poner en practica .

## **Costes del transporte**

Se contabilizaran el coste monetario que se asigna a la movilidad al trabajo, viendo su evolución antes y después de la puesta en funcionamiento de las medidas.

Para ello se diseñará una tabla comparativa sobre el coste en diferentes modos y medios de transportes desde los domicilios hasta el polígono industrial, asignando indicadores por viajero y kilómetro.

## **Elección de un Gestor de Movilidad del Polígono:**

Es una figura imprescindible si se desea poner en funcionamiento el Plan de Movilidad. Se tratará de un profesional con titulación superior y especializado en planes de movilidad que deberá ser contratado por los empresarios del polígono, pero contar con la autorización de los representantes de los trabajadores. Sus funciones se centrará en la elaboración y seguimiento del plan, dando especial importancia a la coordinación de los diferentes agentes implicados para poder llegar a acuerdos de financiación de las medidas, o la aplicación de otras actuaciones referentes a modificaciones de horarios de trabajo, negociaciones con los operadores de transporte público o con las administraciones locales.

## **Elección de responsables de transportes en cada una de las empresas:**

Los polígonos industriales y empresariales normalmente cuentan con una gran volumen de trabajadores, por lo que es necesario planificar las medias de transporte de forma individualizada; por esto, cada empresa contará con un gestor de movilidad específico. Esta persona, procederá de la plantilla de la compañía, y bien podrá destinarse a tiempo completo a gestionar la movilidad de su empresa o un solo una parte de su horario de

trabajo. Su elección será consensuada entre la dirección de la empresa y los trabajadores.

### **Creación de un Centro de Movilidad:**

Se trata de un espacio físico, localizado en un espacio central del polígono, y fácilmente accesible para la mayoría de los trabajadores. Acoge en su interior la oficina del gestor de transporte, salas de reuniones y material informativo. A este lugar deberán acudir los empleados de las empresas instaladas en el polígono en el caso de desear planificar los viajes diarios hasta el centro de trabajo de una forma racional (emparejamientos para acogerse al sistema de coche compartido, información específica de cómo acceder caminando, en bicicleta o en transporte público, ayudas económicas, etc.). Igualmente, en la recepción se encontrarán la información referente al transporte público que conecta el polígono con diferentes destinos donde residen los trabajadores (horarios, itinerarios, tiempos de viaje, tarifas, frecuencias, etc).

## 9. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- UITP; 2001; Millenium Cities Database; Unión Internacional del Transporte Público; Brusela
- CCE; 2001; “Libro Blanco; La Política Europea del Transporte de cara al 2010 La hora de la verdad” COM 370; final; Comisión de las Comunidades Europeas; Bruselas.
- FCyT; 2006; “Accidentalidad Vial, Movilidad Laboral y Trabajo” Federación de Comunicación y Transporte de CCOO; Madrid
- Instituto MAPFRE de seguridad Vial; 2002; “Manual de Seguridad Vial en Polígonos Industriales”; colección cuadernos de seguridad Vial.
- European Comisión; 2004; “Models for traffic and safety development and interventions” ISBN 92-894-6378-3.
- Vega Pilar et al.; 2005; “El transporte al trabajo: pautas para la movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales”; ISTAS; subvenciona Ministerio de Medio Ambiente.
- Vega Pilar; 2005; “El transporte al trabajo: Planes de movilidad sostenible en empresas”; ISTAS; subvenciona Ministerio de Medio Ambiente.
- IMEDES; 2004; “Estudio: Situación medioambiental de los polígonos Industriales de la Comunidad Valenciana” Ecoeficiencia en la industria y en polígonos industriales; financiado por el fondo social europeo.
- IMEDES; 2004; “Guía medioambiental: Gestión de polígonos industriales”; Ecoeficiencia en la industria y en polígonos industriales; financiado por el fondo social europeo.
- CD multimedia de la Guía de Polígonos Industriales de la Comunidad Valenciana; DADE S.L. 2005
- Base de Datos GEST PV (sobre centros de trabajo) del sindicato de CCOO - PV
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; 2006; “Transporte Ferroviario, Metropolitano y Regional”; Revista Ingeniería y Territorio N° 76; España.
- FEPEVAL; 2006; “Manual para la creación y gestión de entidades gestoras de áreas empresariales” IMEDES y GRUPOTEC.
- Vicente Torre; 1997; ”Plan de acción local para una movilidad sostenible” Valencia.
- IDAE; 2006; “Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de transporte al centro de trabajo”; Universidad Politécnica de Madrid,

consorcio regional de transportes de Madrid, Federación Española de municipios y provincias, ministerio de medio ambiente y ministerio de fomento.

ISTAS; 2006; “Movilidad Sostenible al trabajo”; Boletín informativo Daphnia N° 46 sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia.

EUTC; 2006; “Manifiesto de los sindicatos europeos en trabajo y movilidad sostenible” European Trade Union Confederation.

CONC; 2005; “l'accés sostenible als centres d'activitat laboral”; Comisiones Obreras de catalunya; Financiado por la Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Agència de Salut Pública de Barcelona; 200 ; “Estudio de la Mortalidad a 30 días por Accidentes de Tráfico (EMAT-30)” Grupo de Trabajo sobre la medida del impacto en salud de los Accidentes de Tráfico en España; Con el apoyo de la Dirección General de Salud Pública; Ministerio de Sanidad y Consumo

Ihobe SA; 2005; “Costes externos del transporte en la Comunidad Autonoma del País Vasco”; Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

Comisión institucional promotora de la semana de la movilidad; 2004; “40 propuestas por una movilidad local mas sostenible”: Catalogo de actuación municipal; Area de medio ambiente de la diputación de Barcelona.

## **10. PAGINAS WEB DE INTERÉS EN TEMAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE:**

Asociación para la promoción del transporte publico : [www.laptp.org](http://www.laptp.org)

Comisiones Obreras: [www.ccoo.es](http://www.ccoo.es)

Comisión Obrera de Catalunya: [www.conc.es/mobilitat](http://www.conc.es/mobilitat)

ISTAS Instituto del Trabajo y el Ambiente : [www.istas.org](http://www.istas.org)

Federación Europea del Carsharing: [www.Carsharing.org](http://www.Carsharing.org)

Federación Europea del transporte y Medio Ambiente: [www.t-e.nu/](http://www.t-e.nu/)

Ministerio de Medio Ambiente: [www.mma.es](http://www.mma.es)

Ministerio de Fomento: [www.mfom.es](http://www.mfom.es)

Instituto de Ahorro y Diversificación de la Energía: [www.idae.es](http://www.idae.es)

FEMP: [www.femp.es](http://www.femp.es)

Instituto Nacional de Estadística: [www.ine.es](http://www.ine.es)

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: [www.mtas.es](http://www.mtas.es)

Dirección General de Tráfico: [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

Agencia Europea del Medio Ambiente: [www.eea.org](http://www.eea.org)

Banco Mundial

[www.worldbank.org/climatechange](http://www.worldbank.org/climatechange) (Cambio climático) ;

[www.worldbank.org/html/fpd/transport/publicat/pub\\_tran.htm](http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/publicat/pub_tran.htm) (Transporte)

Generalitat Valenciana: Consellerias de Territorio y Vivienda; de Transporte:  
[www.gva.es](http://www.gva.es)

Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte:

[www.europa.eu.int/comm/energy/index\\_es.html](http://www.europa.eu.int/comm/energy/index_es.html) ;

[www.europa.eu.int/comm/transport/index\\_es.html](http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_es.html)

<http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24208.htm>

Dirección General de Medio Ambiente:

[www.europa.eu.int/comm/environment/index\\_es.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/index_es.htm)

Dirección General de Tráfico: [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

Energy Cites: [www.energie-cites.org/](http://www.energie-cites.org/)

European Local Transport Information System: [www.eltis.org/sp/indexs.htm](http://www.eltis.org/sp/indexs.htm)

European Metropolitan transport Authorities: [www.emta.com](http://www.emta.com)

European Mobility Week: [www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org) , [www.22september.org](http://www.22september.org)

Eurostat: [www.epp.eurostat.cec.eu.int/](http://www.epp.eurostat.cec.eu.int/)

Intergovernmental Panel on Climate Change: [www.ipcc.ch/](http://www.ipcc.ch/)

International Association of Public Transport (UITP): [www.uitp.com/home/index.cfm](http://www.uitp.com/home/index.cfm)

Fundación RACC: [www.racc.es](http://www.racc.es)

Fundación Tierra: [www.ecoterra.org](http://www.ecoterra.org)

Institute for Transportation & Development Policy: [www.itdp.org/](http://www.itdp.org/)

International Energy Agency: [www.iea.org](http://www.iea.org)

Local government for Sustainability: [www.iclei.org](http://www.iclei.org)

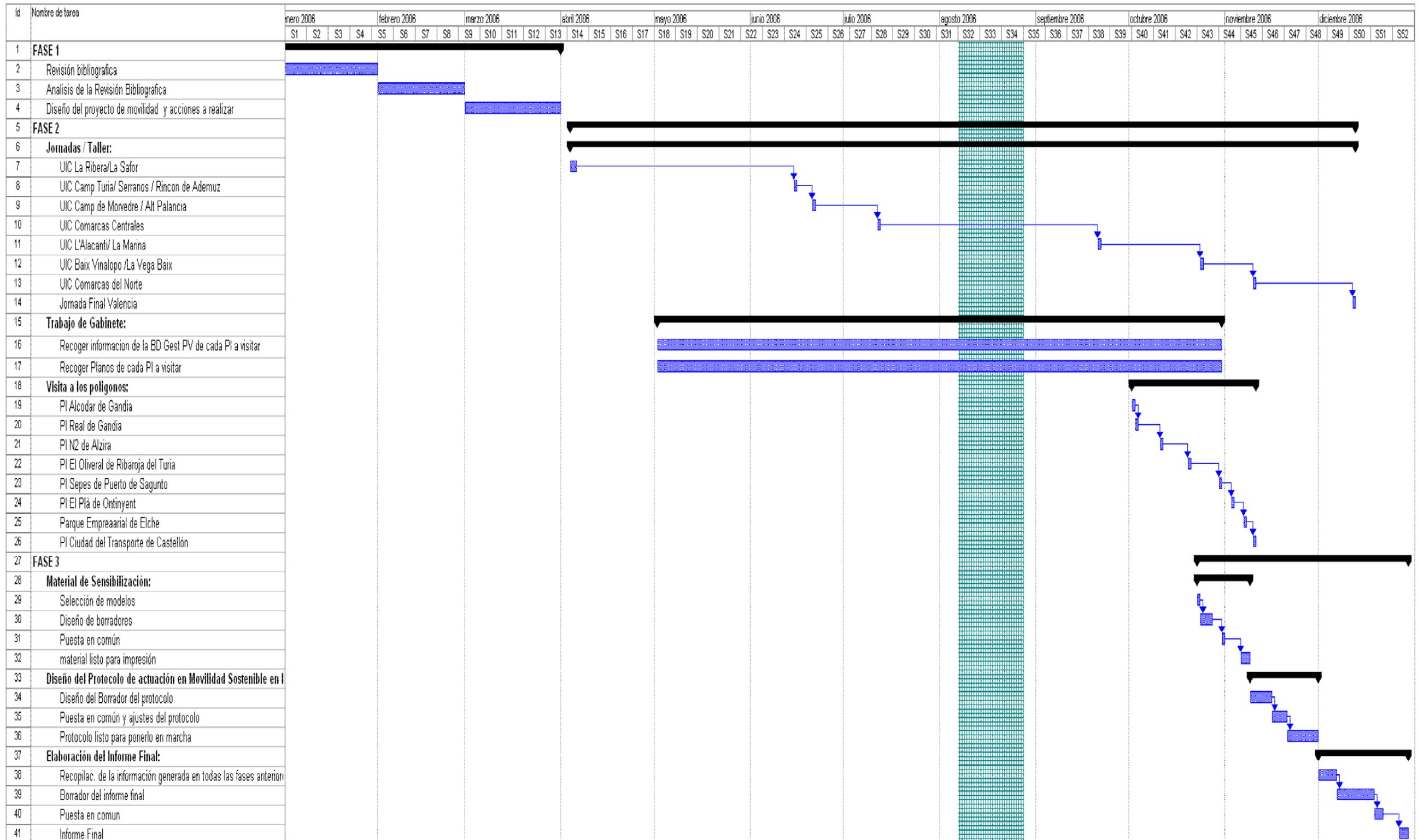
Trensetter Setting Trends for Sustainable Urban Mobility: [www.trendsetter-europe.org/](http://www.trendsetter-europe.org/)

World Bussiness Council for Sustainable Development: [www.wbcsd.org](http://www.wbcsd.org)

World Energy Council: [www.worldenergy.org](http://www.worldenergy.org)

Worldwatch Institute: [www.worldwatch.org](http://www.worldwatch.org)

## **11. ANEXOS**



## 11.2 LISTA DE COMPROBACION.

**Polígono industrial :** .....  
**Término Municipal al que pertenece. .-**.....  
**Fecha de la visita:** .....

LISTA DE CHEQUEO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN LOS **ACCESOS** DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES  
 Se ha elaborado una lista de preguntas que ayudarán a identificar los problemas de los accesos al Polígono Industrial. Dividiremos las preguntas en bloques:

Cuantos accesos tiene el polígono:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

### ACCESOS

PREGUNTA	SI	NO
En caso de existir ¿considera suficiente la longitud del carril de deceleración?		
¿considera suficiente la señalización informativa existente?		
Le parece buena la visibilidad de las canalizaciones?		
Son adecuadas las señales verticales existente?		
¿existen y son claramente visibles las marcas viales en los accesos a los poligonos?		

### INCOMPATIBILIDADES DE USOS Y TRÁFICO DEL ENTORNO

PREGUNTA	SI	NO
Ha observado la presencia de peatones en los alrededores y accesos a los poligonos?		
¿de ciclistas?		
¿de autobuses?		
Son adecuadas las señales verticales existente?		
¿existen y son claramente visibles las marcas viales en los accesos a los poligonos?		

**TRANSPORTE PUBLICO:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿Existe transporte público hasta el polígono?		
En caso afirmativo, ¿obstaculizan las paradas de los autobuses el correcto funcionamiento del tráfico en los accesos y alrededores del polígono?		

**SEÑALIZACION/BALIZAMIENTO /ILUMINACION / BARRERAS**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
Existe en los accesos y alrededores del polígono iluminación artificial?		
¿Se encuentra la iluminación en correcto estado de conservación?		
¿hay presencia de obstáculos sin proteger?		
¿se detecta deficiencias del equipamiento complementario básico?		
¿Existe señalización confusa?		

**LISTA DE CHEQUEO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL INTERIOR DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES**

Se ha elaborado una lista de preguntas que ayudarán a identificar los problemas de su Polígono Industrial. Dividiremos las preguntas en bloques:

**A) VELOCIDAD INADECUADA:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿El trazado de la vía, es consistente con una velocidad lenta, o por el contrario favorece velocidades excesivas?		
¿Es la anchura de los carriles demasiado generosa favoreciendo velocidades inadecuadas?		
¿Existe un límite de velocidad y es éste adecuado para el área por la cual pasa la vía?		
¿Está la velocidad de percentil 85 observada (velocidad superada por el 15% de los vehículos) por encima del límite de velocidad?		
¿Hay suficientes señales de limitación de velocidad en el interior del polígono?		
¿Existen señales inoperantes por su falta de visibilidad o por su escasa credibilidad?		
¿Existen elementos físicos que limiten la libre velocidad de los conductores?		
¿Se reciben quejas de los usuarios de a pie de la velocidad excesiva de los vehículos?		

**B) PEATONES:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿Son las aceras adecuadas para los niveles de tráfico peatonal?		
¿Existen lugares por los que los peatones cruzan con frecuencia indebidamente? ¿Se necesita instalar vallas peatonales para canalizar a los peatones hacia puntos seguros para cruzar?		
¿Existe algún punto del polígono en el que la fase roja de los peatones sea demasiado larga favoreciendo que los peatones crucen irregularmente?		
¿Tienen los peatones problemas de visibilidad al cruzar debido a vehículos aparcados en doble fila?		
¿Existen en algún lugar del polígono aceras invadidas por los vehículos estacionados, obligando a los peatones a transitar por la calzada?		
¿Se ha detectado algún paso de peatones no respetado por los vehículos por su escasa visibilidad (pintura gastada, poca visibilidad tras una curva, etc.)?		

**C) ESTACIONAMIENTOS:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿Dificultan las maniobras de carga y descarga el tráfico en el interior del polígono?		
¿Se producen problemas de visibilidad en las esquinas debido a los vehículos estacionados?		
¿Se producen aparcamientos en doble fila obstaculizando la visibilidad y el tráfico del polígono?		
¿Hay áreas de aparcamiento indiscriminado?		
¿Hay fondos de saco de difícil entrada/salida?		
¿Puede reducirse el ancho de la calzada con aparcamientos en línea a ambos lados, o en diagonal a un lado?		
¿Hay zonas en las que los vehículos aparcen invadiendo la acera dificultando el tránsito peatonal, haciendo necesaria la instalación de bolardos?		

**D) INTERSECCIONES:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿Existen intersecciones con todos los giros permitidos?		
¿Puede el conductor de la vía menor creer que no hay intersección más adelante debido a hileras de árboles, postes telegráficos, muros, setos, etc.?		
¿Puede mejorarse la notoriedad de la intersección usando señalizaciones de mayor tamaño, pintando refugios e isletas deflectoras?		
¿Existen intersecciones con indefinición de posibilidades?		
¿Hay un número elevado de giros permitidos a izquierdas?		
¿Existe ausencia de información de los posibles movimientos?		
¿Existe falta de visibilidad en la intersección a causa de vehículos estacionados en las esquinas?		
¿Está la intersección tapada por una curvatura vertical u horizontal inapropiada?		
¿Revelan las observaciones frenazos bruscos? Si es así, ¿son los límites de velocidad realistas?		
¿Son la resistencia al deslizamiento y la textura vial apropiadas para las velocidades esperadas?		
¿Está la visual del conductor hacia la derecha y/o hacia la izquierda obstruida por vegetación, muros, setos, etc. y puede su visibilidad ser mejorada?		
Intersecta la vía lateral con la principal formando un ángulo agudo?		
¿Existen señales de advertencia de la intersección en la vía principal? ¿Se puede mejorar la notoriedad de la intersección desde la vía principal?		

¿Son las velocidades de aproximación muy altas?		
¿Les cuesta a los vehículos pesados maniobrar en las rotondas?		

**E) SEÑALIZACION /BALIZAMIENTO/ILUMINACION/BARRERAS:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿Existe en el polígono iluminación artificial?		
¿Se encuentra la iluminación en correcto estado de conservación?		
¿Hay presencia de obstáculos sin proteger?		
¿Se detectan deficiencias del equipamiento complementario básico?		
¿Existen elementos del balizamiento complementario o de la señalización horizontal y/o vertical confusos?		

**F) OTROS:**

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
¿se ha efectuado un análisis de las condiciones de acceso de los trabajadores a los centros de trabajo del PI?		
¿Existe transporte colectivo de empresa que cubra entre el PI y el núcleo urbano?		
¿se ha diseñado alguna estrategia para resolver los problemas de transporte colectivo?		
¿cuáles son las siguientes medidas se ha adoptado para reducir los efectos de la movilidad sostenible ? Infraestructura ..... económicos..... salud laboral ..... tráfico..... ambiental ..... ninguna .....		
¿Existe una adecuada señalización sobre la ubicación de las empresas dentro del polígono?		
¿En el interior del polígono hay áreas destinadas a aparcamiento público ?		
¿Se ha realizado campañas de sensibilización dirigidas a los trabajadores de las empresas del polígono con el objeto de reducir las consecuencias asociadas a la movilidad?		
¿Existen normas o códigos internos voluntarios para la regulación y racionalización del tráfico interno en el polígono?		

¿existe en el polígono una entidad gestora?		
¿Dispone el polígono Industrial de servicios comunes		
Bancos .....		
Bares y Restaurantes .....		
Guarderías .....		
Correo .....		
Bomberos .....		
Primeros auxilios.....		
Limpieza y mantenimiento.....		
Gestora de residuos.....		
Depuradora de aguas .....		
Nada .....		
Otros.....		

**11.3 ENCUESTA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE A  
EMPRESARIOS Y/O ASOCIACIONES DE EMPRESA EN  
POLIGONOS INDUSTRIALES**

**Cuestionario a cumplimentar:**

Nombre del Polígono/ empresa: .....

Fecha de creación del polígono: .....

Termino municipal al que pertenece: .....

Actividades industriales existentes: .....

.....  
.....  
.....

Ratio medio trabajador/empresa: .....

Numero total de trabajadores: .....

Procedencia territorial de los trabajadores:

.....  
.....

Numero de vehículos de entrada y salida por día: .....

Accesos y salidas del Polígono:

.....  
.....  
.....

Tipos de servicios existentes (bancos, Restaurantes, etc.):

.....  
.....  
.....

Accidentes in itinere:

.....

Horarios de las empresas:

.....  
.....

De que manera ha afectado la movilidad actual a las oportunidades de negocios en su empresa (por ejemplo: baja en la producción por accidentes, retrasos en los atascos, etc.)

.....  
.....

Hay alguna experiencia de transporte colectivo de empresa o público:

.....  
.....

El polígono / empresa cuenta con un gestor de movilidad:

.....  
.....

Percepción empresarial sobre la posibilidad y necesidad de mejorar la movilidad sostenible :

.....  
.....

¿El polígono cuenta con accesos peatonales seguros, carril bici?

.....  
.....

¿Cual es el principal medio de transporte para el acceso a las áreas industriales por parte de los trabajadores?

.....  
.....

¿Cuales son las horas puntas de inicio y fin de la jornada en su polígono?

.....  
.....

¿Que puede observar en esa hora (congestión en el acceso de las entradas a los núcleos urbanos cercanos al polígono)?

Respecto de la salud laboral:

.....  
.....

respecto de la economía.

.....  
.....

respecto de impactos ambientales:

.....  
.....

Otros:

.....  
.....

Considera que la accesibilidad puede repercutir de manera negativa sobre la salud y la calidad de vida de los trabajadores? ¿de que manera?

.....  
.....

Considera que el tema de movilidad y accesibilidad aparte de los problemas que genera (en salud laboral, económicos, sociales) además tiene implicancias ambientales?

.....  
.....

Datos del entrevistado:

Nombre : .....

Empresa /asociación empresarial: .....

Cargo. ....