

EL BUS DE EMPRESA

Los autobuses de empresa permiten realizar los desplazamientos entre las viviendas y los centros de trabajo en buenas condiciones de calidad, seguridad y confort.

El potencial del servicio de bus de empresa no está considerado como sería necesario en los documentos de planificación estratégica de las administraciones, donde no suele haber ningún tipo de referencia. Las empresas que cuentan con este servicio tampoco potencian el uso, y tienden, incluso, a suprimirlos en algunos casos.

Estos autobuses son servicios discrecionales reiterativos, cuya función es promover los desplazamientos in itinere. Se caracteriza por:

Adaptación de la frecuencia en los horarios de entrada y salida de los centros puestos de trabajo.

Uso exclusivo para los desplazamientos laborales (in itinere).

Parada a las puertas principales de las empresas o administraciones públicas usuarias.

Recogida del pasaje cerca de los domicilios o de intercambiadores de transporte público colectivo.

Trayectos con pocas paradas.

Velocidad comercial más competitiva que el bus público urbano.

Financiación total o parcial a cuenta de la empresa o administración usuaria.

PROPUESTAS DE CCOO DE CATALUÑA

El autobús de empresa ha tenido su origen, en muchos casos, en el traslado de la actividad productiva de los núcleos urbanos hacia polígonos industriales. Esto ha generado situaciones donde sólo la plantilla afectada por la reubicación tiene el derecho garantizado su

uso, mediante convenio, acuerdo o pacto con la empresa. Nuevas incorporaciones a las plantillas no gozan de este derecho reconocido. Hay que reivindicar enérgicamente ampliarlo a todos, y corregir esta verdadera discriminación entre trabajadores / as.

Las redes de transporte público tienen limitaciones evidentes a la hora de atender el abanico de turnos de trabajo y de días laborables de cada empresa o administración. Los documentos de planificación de la movilidad en los polígonos industriales se deberían tener en cuenta todos los modos de transporte, incluyendo compartir vehículo particular, la ecomovilidad (ir a pie o en bici) y el bus de empresa. Esta planificación debe considerar también los beneficios sociales, ambientales y económicos de los servicios de autobuses discrecionales, especialmente a la hora de definir las infraestructuras viarias asociadas (paradas, zonas de giro, prioridad semafórica, señalización, conectividad con el transporte público, etc.).

Una de las principales demandas detectadas en relación al bus de empresa consiste en su uso compartido. La propuesta se plantea tanto entre representantes de empresas y administraciones que cuentan con este servicio, como entre los trabajadores / as (y, lógicamente, sus delegados / as de personal) de empresas subcontratadas.

Existen varias plataformas para compartir vehículos, tanto particulares como de flotas de empresas creadas para esta finalidad. El caso del bus de empresa, partiendo de una falta de coordinación empresarial, no existe por el momento esta opción. En cambio, sí es posible pensar en su desarrollo inmediato, dado que ya existen ofertas de este servicio a nivel estatal, y que están dando buenos resultados en varios centros de trabajo. Este tipo de iniciativas deberían ser impulsadas dentro de las empresas y administraciones para hacer evolucionar en positivo el transporte sostenible y seguro.

Desde CCOO de Cataluña también hemos contribuido a la integración de las TIC en la movilidad sostenible. Se trata del diseño aplicaciones para dispositivos móviles, con información útil y actualizada sobre los recorridos de las líneas de autobús. Estas apps deben constituir nuevas herramientas al servicio de las diferentes necesidades de comunicación que se generan en centros de trabajo, por lo que deben ser impulsadas de nuestros sectores y secciones sindicales para dar más servicio a los trabajadores / as