



#TTREBALL
PER ANAR A TREBALLAR!

DESCOBREIX-LA

Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

Títol personal amb nombre de viatges itinerari il·limitats en 30 dies consecutius a tot l'àmbit tarifari integrat.

DNI, NIE o passaport:

T-TREBALL

Sistema tarifari integrat



La UGT de Catalunya ha denunciat, visibilitzat i presentat en diverses ocasions projectes com ara la campanya "Mou-te Millor", informes com "Pel foment del transport públic i la millora de la mobilitat en l'accés als centres de treball", el llibre *El Model de UGT de gestió integral dels polígons d'activitat econòmica*, els documents "Els centres de mobilitat obligada" i la "Proposta de model de polígon industrial- Per la competitivitat de la indústria, la qualitat de l'ocupació i els serveis a empresa i treballadors" per tal de millorar l'accessibilitat de les persones treballadores als polígons. D'ençà aquesta, moltes han estat les iniciatives dutes a terme sota la concertació que recullen en bona mesura les propostes traslladades, clar exemple és el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana.

Avui però, la Regió Metropolitana de Barcelona de la UGT de Catalunya analitzem la viabilitat de la mobilitat sostenible de les persones treballadores dels polígons de la RMB.

Cal entendre que abans no fossin expulsades les empreses de les ciutats, la mobilitat de les persones treballadores des de la llar fins al seu centre de treball es reduïa sovint a travessar un carrer i per defecte, el temps invertit en el desplaçament resultava ridícul. Arran de les polítiques empreses que allunyen la indústria de les ciutats i les ubica als afores del nucli urbà, en polígons industrials primerament i polígons d'activitat econòmica darrerament, es provoca per defecte una inversió més elevada en temps i en costos per al treballador i la treballadora que des de les administracions no es tingueren en compte, fent que la classe treballadora assumís en exclusivitat l'efecte "expulsió del treball".

Així doncs, les polítiques urbanístiques un cop més ens han obviat, a nosaltres els treballadors i les treballadores, per no tenir en compte la correcta i viable accessibilitat als nous centres de treball, l'increment del temps en el desplaçament i el cost econòmic d'aquest.

Es van reubicar les empreses en polígons molts d'ells dels quals, encara avui, no garanteixen l'accés a les persones treballadores en transport públic.

Les motivacions que portaren a concentrar les empreses en polígons foren a conseqüència de la pressió social, per manca d'espai habitacional, ja que les ciutats es quedaven petites per als seus veïns i veïnes, per motius de salubritat, de contaminació atmosfèrica concentrada i els efectes que en deriven, com la contaminació acústica, lumínica, visual i difusa. És a dir, motius que en bona part des de la Regió Metropolitana de la UGT de Catalunya compartim. Però cal posar de relleu la contradicció de les mateixes pretensions i actuacions polítiques en el mateix moment en què, per altra banda, no es va garantir ni es garanteix des de les diferents administracions l'accés als nous centres en transport públic, obligant massa sovint a fer ús del vehicle privat.

La sortida de les empreses, sobretot industrials, de les ciutats, hauria d'haver reconegut que la classe treballadora passaria de no utilitzar pràcticament el transport *in itinere* a fer-ne un ús diari, obligant-se així a obrir i oferir tot un ventall d'opcions, realistes, àgils, accessibles i públiques... en definitiva, òptimes per a les persones treballadores i no fer del canvi estructural una barrera i càrrega per a la classe treballadora del país.

Situació actual

La reducció de l'atur que s'experimenta des de l'inici de la recuperació econòmica té un preu massa car: la precarització del mercat de treball, que es tradueix en més temporalitat, més parcialitat, contractes de més curta durada i amb salaris més baixos.

Tot i aquesta realitat patida només per la classe treballadora el cost de vida no ha deixat d'incrementar-se i les necessitats primàries com ara l'accés al transport públic, eix fonamental per garantir a les persones treballadores de Catalunya el seu desplaçament en clau de recerca i/o assistència laboral, en cap cas és garantista ni universal.

Malauradament aquesta suposada recuperació econòmica no s'està revertint ni en les persones treballadores que tenen feina ni en les que en busquen, perquè no s'està generant ocupació de qualitat, sinó que s'està minvant encara més el poder adquisitiu de les persones, incrementant la bretxa salarial i les diferències entre classes i, per contra, el transport públic augmenta exponencialment el seu cost. Ara però, caldrà veure els efectes que en la vida diària de la classe treballadora tindran els acords establerts en matèria salarial, l'augment progressiu de l'SMI, tot tenint en compte que la UGT no defuig dels seus reclams com ara les derogacions de les reformes laborals com a punt de partida per a la reactivació de la microeconomia.

Tipus de polígons

La mobilitat del treballador/a avui és una realitat que sobrepassa les fronteres municipals i fins i tot les comarcals. Mobilitat que en gran part es recullen en els polígons, perquè resten nínxols ocupacionals, que ja no necessàriament s'han de vincular exclusivament a la indústria. Avui podem parlar de polígons d'activitat econòmica i productiva, en els que s'hi pot desenvolupar pràcticament qualsevol activitat econòmica.

En serien clars exemples:

- El TecnoCampus de Mataró-Maresme: parc científic i d'innovació ubicat a la Regió Metropolitana de Barcelona. Que compta amb tres escoles universitàries,

un parc empresarial i tot un seguit d'empreses principalment vinculades a l'activitat nuclear del polígon.

- Polígon Industrial Zona Franca: model de polígon més tradicional orientat al negoci internacional amb sectors predominants com l'automoció, la química bàsica i la logística. És una de les àrees industrials més grans i més actives d'Espanya.

A més cal destacar que segons les dimensions, serveis bàsics per a les empreses i elements de coordinació logística podem classificar els polígons com:

- Polígon gran: Segurament amb més de 100 ha, amb un potencial de més de 6.000 persones treballadores. Solen superar els tres milions de metres quadrats. Solen tenir serveis a l'empresa i pels treballadors i treballadores i els darrers avenços en tecnologia, logística, aprofitament de recursos, tractament de residus i accessibilitat. Però fins i tot aquests solen tenir destacades mancances.
- Polígon mitjà: Segurament amb més de 10 ha i menys de 100 h, amb un potencial de més de 600 i menys de 6.000 treballadors i treballadores. Solen presentar greus deficiències estructurals i, en concret, les que fan referència a l'accessibilitat, recursos, tractament de residus. Molt sovint, l'únic servei existent per a les persones solen ser restaurants d'iniciativa privada.
- Micro-polígon: Segurament són polígons de menys de 10 ha amb un potencial inferior als 600 treballadors i treballadores. Solen estar integrats per un grup petit d'empreses. Solen tenir un accés difícil i estar totalment desconnectats del nucli del municipi més proper.

Tal com situàvem, el concepte de polígon ha canviat pel de polígon econòmic, englobant així aquells establiments de comerç (grans superfícies comercials) i de serveis (multicines, grans àrees d'oci, grans complexos de restauració...). Aquesta transformació dels polígons -passant en molts casos de la producció industrial als serveis, en ubicacions concentrades i allunyades del nucli urbà- han de garantir també l'accessibilitat i mobilitat a les persones treballadores del polígon.

És evident que si quantifiquem el cost directe d'ambdós mitjans de transport, privat i públic, a priori pot resultar més econòmic el transport públic. Ara bé, cal tenir en compte altres ítems que fins a la data no han estat tinguts en compte.

La nostra anàlisi i les propostes que es deriven de l'informe elaborat per la Regió Metropolitana de Barcelona se centren en l'accessibilitat de les persones treballadores de la Regió als polígons d'activitat econòmica més destacats de les comarques del Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Maresme, Barcelonès-Nord i l'Hospitalet de Llobregat des de la capital de Catalunya, Barcelona. A més de situar la mobilitat intercomarcal privada i pública.

Això ho hem fet comparant el cost tangible del transport públic i el transport privat dels treballadors/es en aquest informe des del punt zero de Barcelona, Pl. Catalunya, als polígons més destacats de les comarques de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Entenem per cost tangible, el cost econòmic directe pels treballadors/es (tiquets de transport, peatges, combustible...) i, per primera vegada, quantifiquem econòmicament el cost del temps invertit per la persona treballadora *in itinere**, mitjançant el cost ordinari mitjà/hora** de Catalunya (13€/hora).

El motiu d'aquesta anàlisi és evidenciar la inversió final que un/a treballador/a fa per poder anar al seu centre de treball. Aquest tipus de desplaçament, pertoca recordar, avui dia no deixa de ser una inversió de cost zero per a les empreses i/o les administracions competents. Que, tal com a continuació demostrarem, acaba sent poc sostenible de ser suportada per les butxaques de la classe treballadora.

Vegem-ne alguns exemples:

*Temps invertit pel treballador/a pel seu desplaçament des del seu domicili fins el seu centre de treball i viceversa

**El càlcul del valor de l'hora ordinària de treball s'obté calculant el salari brut anual (amb tots els conceptes salarials) entre el nombre d'hores efectives. Excloent-hi els plusos de transport i vestuari, atesa la seva naturalesa extrasalarial, i els plusos de nocturnitat i festivitats en retribuir hores de treball no ordinari.

Barcelona – L' Hospitalet del Llobregat

La mobilitat laboral entre les dues ciutats més poblades i productives de Catalunya és més que evident.

A continuació passem a analitzar sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9 h en el polígon Carretera del Mig de l'Hospitalet.

Tot i la proximitat de les dues ciutats metropolitanes i la seva teòrica bona connexió en transport públic (TP), comencem a evidenciar les mancances d'aquest respecte al transport privat (TPr).

Ja que, segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 10 minuts (dels quals 22 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari per hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del bitllet de TMB zona 1 en T-10, podem dir que la inversió d'X és de 15.04€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic (TP)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	35'	1h10'
Bitllet ATM (T-10 zona1)	1,02 €	2,04 €
Temps caminant	11'	22'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a esta perdent diàriament el 14,62% del seu sou

El treballador/a *in itinere* inverteix 330,88 €/mensuals

Segons les dades extretes del portal Via Michelin, el treballador/a X inverteix 46 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales del trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 9,75€ diaris més el cost del combustible, que són 3,80€, podem dir que la inversió d'X és de 13,55€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	23'	46'
Distancia en km	11,1	22,2

Combustible	1,90 €	3,80 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 13,02% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 298,10 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 1,49€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 10% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 22 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Barcelonès Nord

Passem tot seguit a analitzar sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9h en el polígon Badalona Sud del Barcelonès Nord.

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 14 minuts (dels quals 24 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 16,25€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 1 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 18,29€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	37'	1h14'
Bitllet ATM (T-10 zona1)	1,02 €	2,04€
Temps caminant	12'	24'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

La treballador/a està perdent diàriament el 17,6% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 402,38 €/mensuals

Segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 40 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales del trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 9,75€ diaris, més el cost del combustible que són 3,12€ podem dir que la inversió d'X és de 12,87€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	20'	40'
Distancia en km	8,5	17

Combustible	1,56 €	3,12 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 12,37% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 283,14 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 5,42€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 29% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 24 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Baix Llobregat

La mobilitat laboral entre la capital de Catalunya i la comarca del Baix Llobregat, territori on l'activitat pròpia dels polígons industrials s'hi troba molt arrelada, en què la proximitat i a priori vies de comunicació públiques, haurien de garantir l'accés, passen a evidenciar les moltes mancances un cop aquestes realitats són analitzades amb detall.

Passem tot seguit sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9h en tres exemples dels polígons més destacats en nombre de treballadors i treballadores computats de la comarca; "El Barcelonès" d'Abrera, "Almeda" de Cornellà de Llobregat i "Urgoiti-Ponsich" del Prat de Llobregat.

Barcelona – El Barcelonès, Abrera

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 3 hores i 40 minuts (dels quals 1 hora i 36 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "El Barcelonès" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 48,75€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 3 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 54,23€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h50'	3h40'
Bitllet ATM (T-10 zona3)	2,74 €	5,48 €
Temps caminant	48'	1h36'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 52,14% del seu sou, és a dir, més de la meitat del seu sou, només per desplaçar-se

El treballador/a *in itinere* invertí 1.193,06 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 22 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales del trànsit

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19,50€ diaris, més el cost del combustible que són 8,34€ podem dir que la inversió d'X és de 27,84€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	41'	1h22'
Distancia en km	31,6	63,2
Combustible	4,17 €	8,34 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a estaria perdent diàriament el 26,76% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 612,48 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 26,39€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 49% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 1 hora i 36 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Almeda, Cornellà

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 20 minuts (dels quals 10 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Almeda" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19,50€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 1 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 21,54€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	40'	1h20'
Bitllet ATM (T-10 zona1)	1,02 €	2,04 €
Temps caminant	5'	10'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 20,71% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 473,88 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 46 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 9,75€ diaris, més el cost del combustible que són 3,88€ podem dir que la inversió d'X és de 13,63€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	23'	46'
Distància en km	13,1	26,2
Combustible	1,94 €	3,88 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 13,10% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 299,86 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 7,91€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 27% més car que el TPr per a un treballador/a

En aquest cas val a dir que l'accés en TP sí pot restar viable per a una persona amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Urgoiti Ponsich, El Prat de Llobregat

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 30 minuts (dels quals 12 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Urgoiti Ponsich" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19,50€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 1 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 21,54€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	45'	1h30'
Bitllet ATM (T-10 zona1)	1,02 €	2,04 €
Temps caminant	6'	12'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 20,71% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 473,88 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 58 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible que són 4,72€ podem dir que la inversió d'X és de 17,72€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	29'	58'
Distància en km	15	30
Combustible	2,36 €	4,72 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 17,03% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 389,84 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 3,82€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 8% més car que el TPr per a un treballador/a

En aquest cas val a dir que l'accés en TP sí pot restar viable per a una persona amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Vallès Occidental

La mobilitat laboral entre la capital de Catalunya i en aquest cas la comarca del Vallès Occidental, la més industrialitzada de la Regió Metropolitana de Barcelona, hauria de vetllar per la mobilitat efectiva dels de les persones treballadores, destacar en tot cas que l'estudi es du a terme des de la capital com a punt de sortida fins als polígons de l'Occidental, mobilitat totalment inefectiva si iniciem la sortida d'altres punts de la geografia catalana tot i que aquests siguin més propers al centre analitzat.

Passem tot seguit sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9h en tres exemples dels polígons més destacats en nombre de treballadors i treballadores computats de la comarca; "Sud-Est" de Sabadell, "Santa Margarida I" de Terrassa i "Can Torrella" de Vacarisses.

Barcelona – Sabadell Sud – Est, Sabadell

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 30 minuts (dels quals 28 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Sabadell Sud-Est" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19,50€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 2 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 23,52€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	45'	1h30'
Bitllet ATM (T-10 zona2)	2,01 €	4,02 €
Temps caminant	14'	28'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 22,61% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 517,44 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible que són 5,80€ podem dir que la inversió d'X és de 18,80€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	30'	1h
Distancia en km	23,4	46,8
Combustible	2,90 €	5,80 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 18,07% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 413,60 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 4,72€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 20% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 28 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Santa Margarida, Terrassa

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 2 hores i 06 minuts (dels quals 28 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Sta Margarida I" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 26€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 3 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 31,48€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h03'	2h06'
Bitllet ATM (T-10 zona3)	2,74 €	5,48 €
Temps caminant	14'	28'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 30,27% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 692,56 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 16,25€ diaris, més el cost del combustible que són 6,88€ podem dir que la inversió d'X és de 23,13€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	35'	1h10'
Distancia en km	30,3	60,6
Combustible	3,44 €	6,88 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 22,24% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 508,86 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 8,35€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 27% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 28 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Can Torrella, Vacarisses

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 3 hores i 02 minuts (dels quals 16 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Can Torrella" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 39€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 4 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 46,04€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h31'	3h02'
Bitllet ATM (T-10 zona 4)	3,52€	7.04 €
Temps caminant	8'	16'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 44,26% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 1.012,88 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19,50€ diaris, més el cost del combustible que són 9€ podem dir que la inversió d'X és de 28,50€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	44'	1h24'
Distància en km	43,6	87,2
Combustible	4,50 €	9,00 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 27,40% del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 627,00 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 17,54€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 38% més car que el TPr per a un treballador/a

En aquest cas val a dir que l'accés en TP sí pot restar viable per a una persona amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Vallès Oriental

La mobilitat laboral entre la capital de Catalunya i la comarca del Vallès Oriental, territori on l'activitat pròpia dels polígons industrials s'ha anat incorporant a mida que l'AMB ha quedat petita per tal activitat, ha de ser proteccionista en la mobilitat del seus treballadors/es. Tot seguit passem a analitzar si la connexió entre ambdós territoris es viable per la persona treballadora.

Passem tot seguit sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9h en tres exemples dels polígons més destacats en nombre de treballadors i treballadores computats de la comarca; "El Congost" de Granollers, "Can Magarola" de Mollet del Vallès i "Molí de les Planes" de Sant Celoni.

Barcelona – El Congost, Granollers

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 50 minuts (dels quals 38 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre en el polígon "El Congost" de treball a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 22.75€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 3 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 28,23€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	55'	1h50'
Bitllet ATM (T-10 zona3)	2,74 €	5,48 €
Temps caminant	19'	38'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 27,14 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 621,06 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 18 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 16.25€ diaris, més el cost del combustible (7,34€) i els peatges (3,30€), podem dir que la inversió de X és de 26.89€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	39'	1h18'
Distancia en km	29,9	59,8
Combustible	3,67 €	7,34 €
Peatge	1,65 €	3,30 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 25,85 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 591,58 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 1,34€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 5% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 38 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Can Magarola, Mollet del Vallès

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 54 minuts (dels quals 6 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Can Magarola" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 26€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 2 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 30,02€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	57'	1h54'
Bitllet ATM (T-10 zona2)	2,01 €	4,02€
Temps caminant	3'	6'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 28,86 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 660,44 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 4 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible (6,04€) i els peatges (3,30€), podem dir que la inversió de X és de 22,34€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	32'	1h04'
Distància en km	23,3	46,6
Combustible	3,02 €	6,04 €
Peatge	1,65 €	3,30 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 21,48 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 491,48 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 7,68€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 26% més car que el TPr per a un treballador/a

En aquest cas val a dir que l'accés en TP sí pot restar viable per a una persona amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Molí de les Planes, Sant Celoni

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 2 hora i 58 minuts (dels quals 30 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Molí de les Planes" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 39€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 4 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 46,04€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h29'	2h58'
Bitllet ATM (T-10 zona4)	3,52 €	7,04 €
Temps caminant	15'	30'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 44,26 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 1.012,88 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 40 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 22,75€ diaris, més el cost del combustible (10,16€) i els peatges (7,60€), podem dir que la inversió de X és de 40,51€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	50'	1h40'
Distancia en km	51,1	102,2
Combustible	5,08 €	10,16 €
Peatge	3,80 €	7,60 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 38,95 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 891,22 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 5,53€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 12% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 30 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Maresme

La mobilitat laboral entre la capital de Catalunya i la comarca del Maresme territori amb una elevada activitat industrial tèxtil, generes de punt, metal·lúrgia, alimentaria, química i construcció de maquinaria, en el sector turístic.

Passem tot seguit sota l'exemple del treballador/a X que viu a Barcelona i ha d'entrar a treballar a les 9h en tres exemples dels polígons més destacats en nombre de treballadors i treballadores computats de la comarca; "Pla d'en Boet" de Mataró, "Inditex" de Tordera.

Barcelona – Pla d'en Boet, Mataró

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 1 hora i 24 minuts (dels quals 20 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Pla d'en Boet" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 19.50€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 3 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 24,98€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	42'	1h24'
Bitllet ATM (T-10 zona3)	2,74 €	5,48 €
Temps caminant	10'	20'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 24,01 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 549,56 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 2 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible (6.32€) i els peatges (2.80€), podem dir que la inversió de X és de 22.12€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	31'	1h02'
Distancia en km	28,4	56,8
Combustible	3,16 €	6,32 €
Peatge	1,40 €	2,80 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 21,26 % del seu sou

El treballador/a *in itinere* invertí 486,64 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 2,86€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 11% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 20 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Barcelona – Inditex Logística, Tordera i Palafolls

Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 4 hora i 14 minuts (dels quals 1 hora i 10 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball en el polígon "Inditex Logística" a Barcelona ciutat sense tenir en compte les possibles incidències excepcionals del mitjà analitzat.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 55.25€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 5 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 63,35€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	2h07'	4h14'
Bitllet ATM (T-10 zona5)	4,05 €	8,10 €
Temps caminant	35'	1h10'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 60,91% del seu sou, és a dir, dos tercers parts del seu sou, només per desplaçar-se

El treballador/a *in itinere* invertí 1.393,70 €/mensuals

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 2 hora i 08 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball a Barcelona sense tenir en compte situacions anòmales en el trànsit .

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 26€ diaris, més el cost del combustible (13.90€) i els peatges (9.70€), podem dir que la inversió de X és de 49.60€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h04'	2h08'
Distància en km	68,9	137,8
Combustible	6,95 €	13,90 €
Peatge	4,85 €	9,70 €

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a està perdent diàriament el 47,69 % del seu sou, és a dir, la meitat del seu sou, només per desplaçar-se.

El treballador/a *in itinere* invertí 1.091,20 €/mensuals

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 13,75 € diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

El TP és un 22% més car que el TPr per a un treballador/a

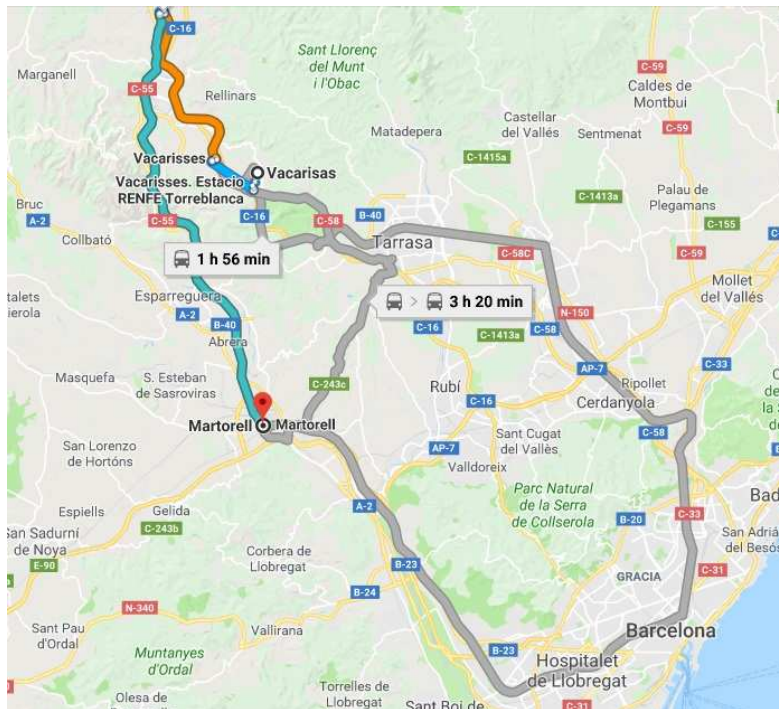
A més a més, el fet d'haver de caminar 42 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Un cop explicada la dificultat del treballador/a X per la mobilitat des de o cap a Barcelona, passem a analitzar aquell treballador que no viu ni treballa a la capital de Catalunya però el seu desplaçament laboral segueix sent intercomarcal, entre municipis limítrofs. Exemples entre comarques:

Vacarisses-Martorell

Amb aquest exemple evidenciem com les mancances de la mobilitat pública entre comarques resten una problemàtica encara més esfereïdora, doncs passa a ser un competidor inviable del transport privat arribant a triplicar el temps invertit en el desplaçament en cas d'optar pel transport públic per la via més ràpida (Sant Vicenç del Castellet).



Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 3 hores i 02 minuts (dels quals 36 minuts són a peu) en anar i tornar des del seu centre de treball al polígon de Martorell sense tenir en compte les possibles demores o incidències del mitjà analitzat per Sant Vicenç de Castellet.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 39€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 4 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 46,04€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Transport públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h31'	3h02'
Bitllet ATM (T-10 zona4)	3,52€	7,04 €
Temps caminant	18'	36'

Si quantifiquem aquesta despesa en relació amb el guany diari del treballador/a:

El treballador/a estaria perdent diàriament el 44,26% del seu sou, és a dir, gairebé la meitat del seu sou, només per desplaçar-se.

Per contra, segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 04 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball al polígon de Martorell sense tenir en compte les possibles incidències en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible (5,70€) i els peatges, podem dir que la inversió de X és de 18,70€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	32'	1h04'
Distància en km	22,7	45,4
Combustible	2,85 €	5,70 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Si quantifiquem aquesta despesa envers el guany diari del treballador/a:

El treballador/a estaria perdent diàriament el 17,98 % del seu sou.

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 27,34€ diaris més que amb transport privat (TPr)

És a dir,

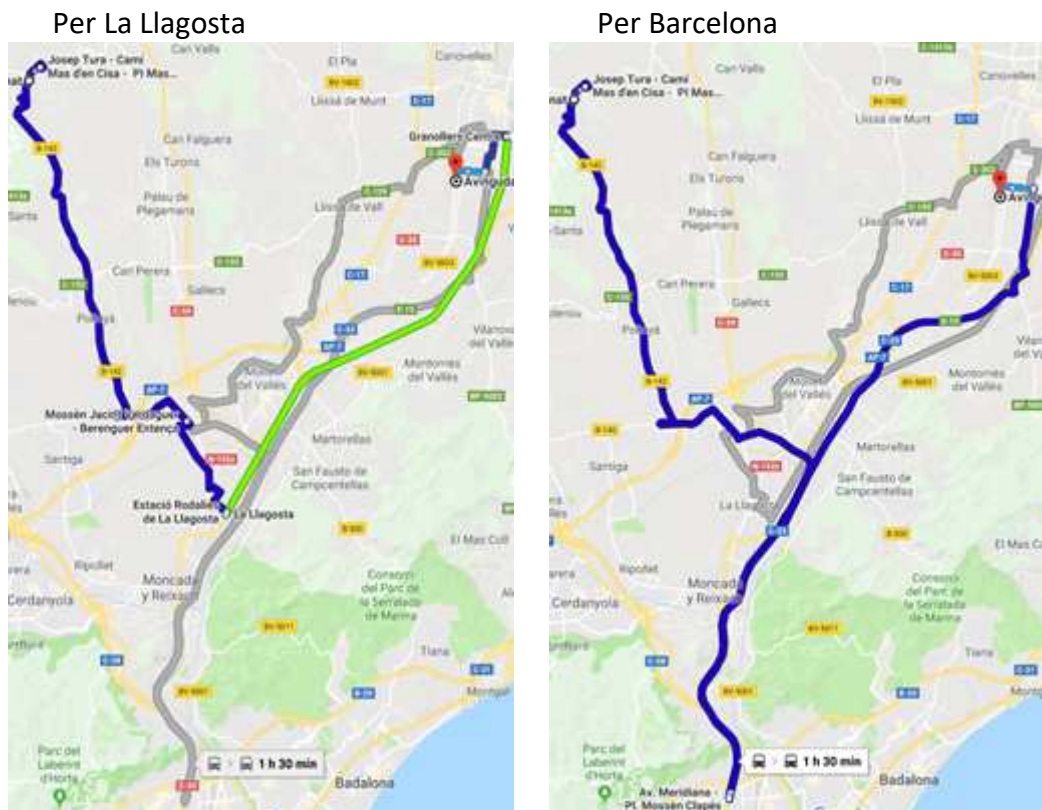
El TP és un 59% més car que el TPr per a un treballador/a

A més a més, el fet d'haver de caminar 36 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Sentmenat-Granollers

Amb aquest darrer exemple posem de palès com l'esquema radial no descarta en cap cas l'excessiva centralitat de la xarxa del transport públic fet que va en tot cas en detriment de la mobilitat àgil entre comarques. Tenint fins i tot casos en els que és més ràpid passar per Barcelona amb el transport públic, tot i la proximitat entre les destinacions.



Segons les dades extretes del portal Google Maps el treballador/a X inverteix 3 hores i 30 minuts (dels quals 1 hora i 02 minuts són a peu) baixant fins La Llagosta. Per contra, si el desplaçament s'allarga fins a la ciutat de Barcelona el temps és redueix en 12 minuts.

Tot i que a priori, el salt de zona pot generar un cost afegit de 0,71€ baixant fins a Barcelona, cal tenir en compte i quantificar el temps d'inversió en el desplaçament. Tenint en compte que el cost ordinari hora;

Opció A per la Llagosta

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h45'	3h30'
Bitllet ATM (T-10 zona2)	2,01 €	4,02 €
Temps caminant	31'	1h02'

X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 45,50€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 2 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 49,52€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Opció B per Barcelona

Transport Públic		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	1h39	3h18'
Bitllet ATM (T-10 zona3)	2,74 €	5,48 €
Temps caminant	20'	40'

X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 42,25€ diaris més el cost del bitllet de TMB zona 2 en T-10 podem dir que la inversió d'X és de 47,37€ diaris en els trasllats per poder treballar.

Per la persona treballadora X és 2,15€/diaris més econòmic desplaçar-se fins a la ciutat de Barcelona per des de Sentmenat al seu centre de treball a Granollers en cas d'optar pel transport públic.

Tot i la incoherència del fet si a més comparem la mobilitat de treballador en cas de optar per la opció provada.

Segons les dades extretes del portal Via Michelin el treballador/a X inverteix 1 hora i 04 minuts en anar i tornar des del seu centre de treball al polígon de Martorell sense tenir en compte les possibles incidències en el trànsit.

Tenint en compte que el cost ordinari hora; X inverteix en el seu trasllat aproximadament uns 13€ diaris, més el cost del combustible (5,22€) i els peatges, podem dir que la inversió de X és de 18,22€ diaris en trasllats per poder treballar.

Transport Privat (Cotxe)		
	Anada	Anada i Tornada
Temps	32'	1h04'
Distancia en km	19,8	39,6
Combustible	2,61 €	5,22 €
Peatge	0,00 €	0,00 €

Així,

El treballador/a que opta pel T. Privat perd diàriament el 17,51 % del seu sou.

El treballador/a que opta pel T. Públic per Barcelona perd diàriament el 45,89 % del seu sou.

El treballador/a que opta pel T. Públic fins a la Llagosta perd diàriament el 47,61 % del seu sou.

Així doncs podem dir, el treballador/a X

Paga en transport públic (TP) 29,51€ diaris més que amb transport privat (TPr) per Barcelona, és a dir, el TP és un 61% més car que el TPr.

I,

Paga en transport públic (TP) 31,30€ més que amb transport privat (TPr) per la Llagosta, és a dir, el TP és un 63% més car que el TPr.

A més a més, el fet d'haver de caminar amb ambdós exemples 40 minuts i 1 hora 02 minuts fins al centre evidencia que,

L'accés amb TP és inviable per a les persones amb mobilitat reduïda.

Reivindicacions i propostes

Tenint en compte l'exposició dels fets anteriors, la Regió Metropolitana de la UGT de Catalunya reclamem:

- **Implementació immediata de la Línia Orbital:** Cal garantir l'accés al polígons industrials a totes les persones treballadores en el marc del seu desplaçament *itinere* o en la seva jornada laboral. La línia Orbital a més va ser aprovada pel Parlament de Catalunya amb l'objectiu de connectar per carretera totes les comarques de la regió.
- **De AMB a RMB:** Ampliació de l'Àrea Metropolitana amb l'adició de tots els Municipis de la Regió Metropolitana. Les dimensions de l'AMB són completament insuficients tot tenint en compte les fites i motivacions fundacionals. En el sí de la Regió Metropolitana no poden existir treballadors/es de primera o de segona.
- **Bicing Metropolità:** Cal garantir el transport públic per i a la classe treballadora potenciant a més a més en la mesura de les possibilitats cap a un mitjà sostenible i respectuós amb el medi ambient. Per aquest motiu proposem que les principals estacions de Rodalies, FGC, Metro i autobusos properes a Polígons industrials disposin de Bicing Metropolità, amb bicicletes adaptades també per a persones amb mobilitat reduïda. I es garanteixi la seguretat de l'usuari o usuària en el seu circuit i la seva circulació.
- **Major Inversió Econòmica:** És completament insuficient la inversió actual en la xarxa de transports públics de la Regió Metropolitana de Barcelona. La manca d'afluència, limitació d'horaris d'apertura i tancament, manca de personal d'atenció, d'incidència, de circulació, personal abord, personal en estacions... així com l'externalització de serveis, limiten el foment i la cultura del transport públic.
- **Xarxa de transport Públic Metropolitana:** Cal garantir a les persones treballadores una circulació viable i que suposi una veritable alternativa a la mobilitat privada. La xarxa de transports públics poc desenvolupada entre comarques i fins i tot entre municipis de les mateixes, no limiten si no que, pràcticament obliguen a la persona treballadora a optar pel transport privat.
- **Transport Públic per a tothom:** Reclamem una xarxa integrada per a tothom. Encara avui dia existeixen en el sí de la xarxa de transport públic barreres per a la mobilitat reduïda, tant a estacions com al propis mitjans de transport. La inaccessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda no és acceptable per aquesta part, a més no oblidem que limita l'accés al món del treball per aquest col·lectiu.

- **Bus Polígon:** Les poques línies públiques que encara avui existeixen i connecten municipis amb polígons, indiferentment de la seva activitat, han d'aplicar descomptes per a les persones treballadores que es troben *in itinere* en cas de ser competència municipal. Així com, entenem que nous projectes per a optimitzar els desplaçaments de línies d'una empresa mitjançant la facilitació d'ús per a persones treballadores d'altres, són iniciatives que deuen ser estudiades i fomentades (Ex: *BusUp*).

Ara per ara la despesa *in itinere* exercida pel/per la treballador/a en l'acompliment del treball no ha estat quantificada, també, amb la inversió de temps d'aquest/a.

La UGT de Catalunya entenem i defensem amb aquesta campanya que, en cap cas el/a treballador/a ha de suportar ni de manera directa ni de manera indirecte,

- Els insostenibles costos econòmics reflexats a l'Informe "T-Treball".
- La pèrdua de llibertat per a l'exercici del temps de conciliació quedant supeditat al desplaçament *in itinere*.
- La passivitat política en l'elaboració d'estratègies en les que necessàriament haurien d'haver reconegut l'accessibilitat de la classe treballadora als centres de treball.

Per aquest motiu en cas de no existir mitjà de transport facilitat per l'empresa, la despesa *in itinere* ha de suposar:

- **Un desemborsament retornable parcialment i/o no abonable en la seva totalitat, segons les actuals tarifes .**
- **Ha de ser imputable, també, el temps dels desplaçaments. Avui el temps també és un cost i una inversió retribuïble.**

Per a poder implementar aquestes reclamacions, la **UGT de Catalunya proposa una retribució extrasalarial/tarifa concertada entre la Patronal i les Administracions autonòmiques competents (ATM...) mitjançant la targeta T-Treball.**

T-Treball

La T-Mobilitat és un nou sistema de transport que permetrà calcular el preu del transport públic de manera personalitzada. Aquesta realitat ens obre tot un ventall de possibilitats per a la implementació de la nostra proposta. Ja que cada usuari pagarà en funció dels quilòmetres recorreguts, de la freqüència amb què faci servir el transport públic i de les seves rutines de transport, i quina és la rutina més freqüent de la classe treballadora avui dia sinó la del desplaçament al centre de treball?

Com que la T-Mobilitat serà una targeta unipersonal que pretén substituir gradualment tota la gama actual de títols de transport -en l'actualitat hi ha 88 títols-, passant només a un amb el nou sistema que permetrà aplicar bonificacions, la UGT de Catalunya proposem la implementació de la bonificació concertada "T-Treball". La bonificació "T-Treball" reconeixeria un descompte destacat per a les persones treballadores en el seu trajecte *in itinere* en transport públic.

Així la bonificació "T-Treball" reconeixeria un número de viatges limitats i iguals al número de jornades laborals en un període trimestral, en el tram *in itinere* recorregut habitualment per la persona treballadora.

No oblidem que la persona treballadora no deixa d'invertir amb la seva feina per a Catalunya. I treballar no pot resultar una pèrdua econòmica en cap cas per a la classe treballadora.

Una retribució exempta d'IRPF i seguretat social

A més defensem que l'adquisició i ús de la "T-Treball", de caràcter unipersonal i nominal, podria ser deduïble en la Declaració de Renta. En tot moment parlem de despeses a compte propi per a la realització de l'activitat laboral (aliena). Així doncs, proposem que es pugui deduir la part personal suportada i no bonificada sota la concertació autonòmica en la declaració de la renda.

T-Treball / Peatge

Cal destacar que la T-Treball, té un sentit molt més transversal que el que incorri única i exclusivament en el transport públic. La proposta pretén acomplir les necessitats que el transport públic per manca d'inversió, estratègia, planificació i compromís sobretot polític, aboca els treballadors i treballadores en moltes ocasions a optar per l'ús del transport privat per la inviabilitat de la xarxa pública.

Així doncs, i posant de manifest que la classe treballadora que es desplaça en cotxe o moto, ja sigui de manera col·lectiva o individual, és a conseqüència de les mancances del transport públic, proposem que es reconegui una T-Treball/Peatge per a les persones treballadores que han de desplaçar-se en transport privat a conseqüència de les barreres en la mobilitat reduïda existents en el TP i/o aquelles que opten per a un desplaçament *in itinere* privat a conseqüència de la inexistència o inviabilitat del l'ús del transport per motiu de temps d'inversió.

Es tractaria d'una targeta unipersonal que reconegui un nombre de passades per peatges, no abonables, limitats i iguals al nombre de jornades laborals en un període trimestral en el tram *in itinere* recorregut habitualment per la persona treballadora.

Negociació col·lectiva

Com a sindicat de classe entenem la **negociació col·lectiva** com la **millor eina de transformació social**. Capacitat que, tot i estar debilitada per la reforma laboral de l'any 2012, seguim emprant i defensant com a pròpia per ser dret de la classe treballadora i per defecte dels seus representats legals.

Per aquest motiu, en el marc de la negociació col·lectiva, seguirem proposant alternatives i defensant el dret de les persones treballadores a no perdre capacitat econòmica arran de l'acompliment del seu treball. Com és el cas exposat en el sí de l'informe, a conseqüència de la mobilitat.

Per la UGT de Catalunya el transport públic ha de ser l'alternativa real!

Amb les propostes exposades, des de la Regió Metropolitana de la Unió General de Treballadors de Catalunya, entenem que s'acompleix amb el dret reconegut en l'art.26.2 de l'Estatut dels Treballadors.

També, ajudarà a desincentivar l'ús de vehicles privats en la Regió Metropolitana en franges horàries concretes, sempre que es plantegi una alternativa real per a la classe treballadora, es vetlla per la salut pública, és preventiva envers a possibles episodis de contaminació atmosfèrica.

I, compromet no només políticament, sinó també econòmicament, les administracions competents i patronals en la protecció, ús, inversió i foment, universalitat i qualitat del transport públic.

NO VOLEM PERDRE TEMPS NI DINERS PER ANAR A TREBALLAR!