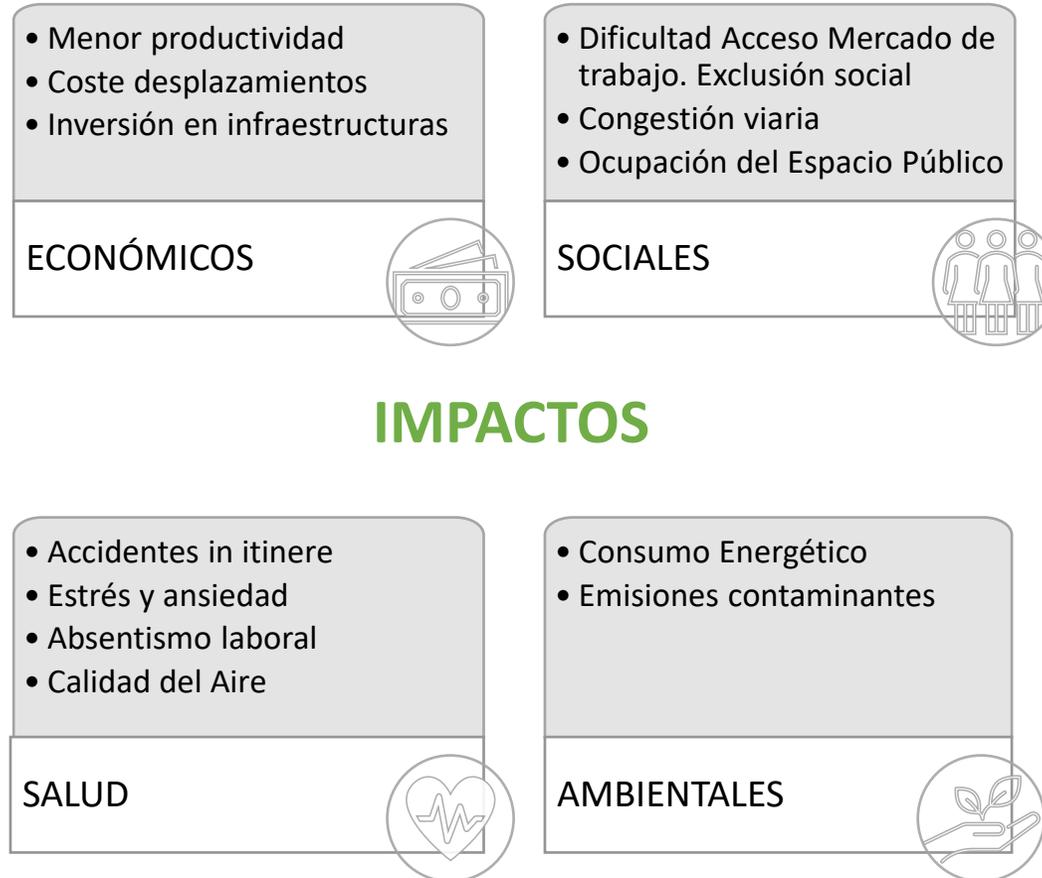


**Estudio y diseño de soluciones de Transporte Colectivo y otras medidas complementarias en el Polígono Plaza y en el Eje Industrial de la Ctra. de Castellón (N-332).**

**2ª Sesión Ordinaria del Consejo  
Metropolitano de la Movilidad**

14 septiembre de 2021

La movilidad al trabajo está fuertemente protagonizada por el vehículo privado.



**Necesidad de iniciar el cambio proporcionando alternativas competitivas para acceder al trabajo**

- ÁMBITOS ANALIZADOS:**
- Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA).
  - Eje Industrial Carretera de Castellón

- OBJETIVOS:**
- Diseño de Soluciones de transporte colectivo para trabajadores.
  - Propuesta de medidas complementarias orientadas a mejorar los hábitos de movilidad

## METODOLOGÍA:

### ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



Fase I

Constitución de los grupos de trabajo



Fase II

Trabajos de Campo



Documento de  
Análisis y diagnóstico

### PROPUESTAS



Fase III

Estudio y diseño preliminar de las propuestas



Fase IV

Proyecto de explotación de las propuestas



Documento del  
Proyecto de Explotación



Fase V

Documento de síntesis y presentación de resultados



Documento  
de síntesis

# Agentes Implicados

ASOCIACIONES DE TRABAJADORES	ASOCIACIONES DE EMPRESARIOS Y VECINALES	EMPRESAS DEL ÁMBITO	PLAZA
<ul style="list-style-type: none"><li>• UGT</li><li>• CCOO</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• AEPLA</li><li>• EUC Plaza</li><li>• FABZ</li><li>• Unión vecinal Cesaraugusta</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• BSH Electrodomésticos</li><li>• Pikolin</li><li>• Decathlon</li><li>• Pikolin</li><li>• Stylepack</li><li>• Caladero</li><li>• Esprinet Iberica</li><li>• Grupo Lacor</li></ul>	CARRETERA DE CASTELLÓN

## Información recopilada:

- Paradas y horarios de las rutas de empresa actuales
- Recorrido, paradas, horarios y tarifas de las líneas de transporte público regular existentes en cada ámbito

## Trabajos de campo:

INVENTARIO DE EMPRESAS	ENCUESTAS A EMPRESAS	ENCUESTAS A TRABAJADORES
<ul style="list-style-type: none"><li>• Conocer las empresas y su localización geográfica de las empresas de cada ámbito</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Determinar el número de trabajadores</li><li>• Obtener información acerca de los horarios y turnos existentes.</li><li>• Conocer las políticas de transporte de las empresas.</li><li>• Averiguar el grado de disponibilidad que muestran las empresas a apoyar iniciativas dirigidas a una movilidad sostenible en los polígonos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obtener de información acerca de las pautas actuales de movilidad de los trabajadores.</li><li>• Conocer la predisposición al cambio en su movilidad y la valoración que hacen de otros modos de transporte más eficientes.</li></ul>

**CARENCIAS:** Desconocimiento de la demanda en situación actual.

Análisis geográfico y de coincidencia horaria del que se concluye la **existencia de margen para la optimización** en caso de optar por un servicio mancomunado en ambos ámbitos.



CARRETERA DE  
CASTELLÓN

6:00 – 14:00 – 22:00

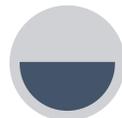
BSH  
Alumalsa  
Exide  
Schindler

PLAZA

6:00 – 14:00 – 22:00

Pikolin  
Mann - Hummel

## 2 FASES:



### Fase I

Propuesta de Servicio Coordinado para rutas actuales en horarios coincidentes y mantenimiento de las rutas en horarios sin solape.

Apoyo plataforma tecnológica



### Fase II

Optimización de rutas.

Incorporación de empresas sin servicio en la actualidad.

Posible incorporación de usuarios individuales.

## CRITERIOS FASE I:

1

Reducción del N° de expediciones necesarias para atender al conjunto de pasajeros actuales manteniendo la calidad del servicio (Cobertura, tiempo de viaje, distancia a la parada...)

2

Aumentar el abanico de rutas disponibles para cada una de las empresas

3

Mínimas adaptaciones en horarios (+/- 10 min).

4

Mantenimiento o reducción al mínimo las modificaciones de los puntos de parada originales



**PROPUESTA PRUEBA  
PILOTO PARA EL ÁMBITO  
DE PLAZA**

La puesta en marcha de una iniciativa como esta requiere del acuerdo de un elevado número de agentes con intereses dispares.

## BARRERAS:

Las rutas actuales son un derecho adquirido fruto de la negociación entre empresa y trabajadores.

Por parte de las empresas existen reticencias a ceder el control

## DEBILIDADES:

Baja competitividad respecto al vehículo privado. Bajo uso del transporte de empresa (21% en Carretera de Castellón y 13% en Plaza)

## AMENAZAS:

Falta de confianza por parte de los trabajadores. Reticencia al cambio por miedo a que aumente el tiempo de viaje y a las modificaciones de los puntos de parada

## FORTALEZAS:

Introducción de una plataforma tecnológica que apoye la gestión y facilite el acceso al servicio.

## OPORTUNIDADES:

Interés por parte de empresas sin transporte de empresa en la actualidad.

La puesta en marcha de una iniciativa como esta requiere del acuerdo de un elevado número de agentes con intereses dispares.



## DEBILIDADES:

Baja competitividad respecto al vehículo privado. Bajo uso del transporte de empresa (21% en Carretera de Castellón y 13% en Plaza).

## AMENAZAS:

Falta de confianza por parte de los trabajadores. Reticencia al cambio por miedo a que aumente el tiempo de viaje y a las modificaciones de los puntos de parada.



## BARRERAS:

Las rutas actuales son un derecho adquirido fruto de la negociación entre empresa y trabajadores. Por ello, a pesar de que la iniciativa ha sido apoyada por las direcciones generales de los principales sindicatos, los trabajadores se muestran reacios a cambio. Por parte de las empresas existen reticencias a ceder el control



## FORTALEZAS:

Introducción de una plataforma tecnológica que apoye la gestión y facilite el acceso al servicio.

## OPORTUNIDADES:

Interés por parte de empresas sin transporte de empresa en la actualidad.



**MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN**

