



I-Bus, ejemplo de buenas prácticas en movilidad sostenible

Luis Cuenca

Departamento Confederal de Movilidad Sostenible de CCOO

El I-Bus es un sistema de transporte de empresas en la comarca de Amberes (Bélgica) que cuenta con una flota de autobuses que permite a los empleados de las empresas involucradas desplazarse desde el domicilio al trabajo. Es una iniciativa de seis compañías situadas en el área industrial del puerto de Amberes: Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto y Solvay, que apoyadas por la La Cámara de Comercio de Amberes decidieron dar forma a la idea de combinar su propio transporte colectivo. El sistema VZW I-Bus fue establecido el 18 de diciembre de 2008 y comenzó su funcionamiento como transporte de pasajeros un año más tarde, el 21 de diciembre de 2009.

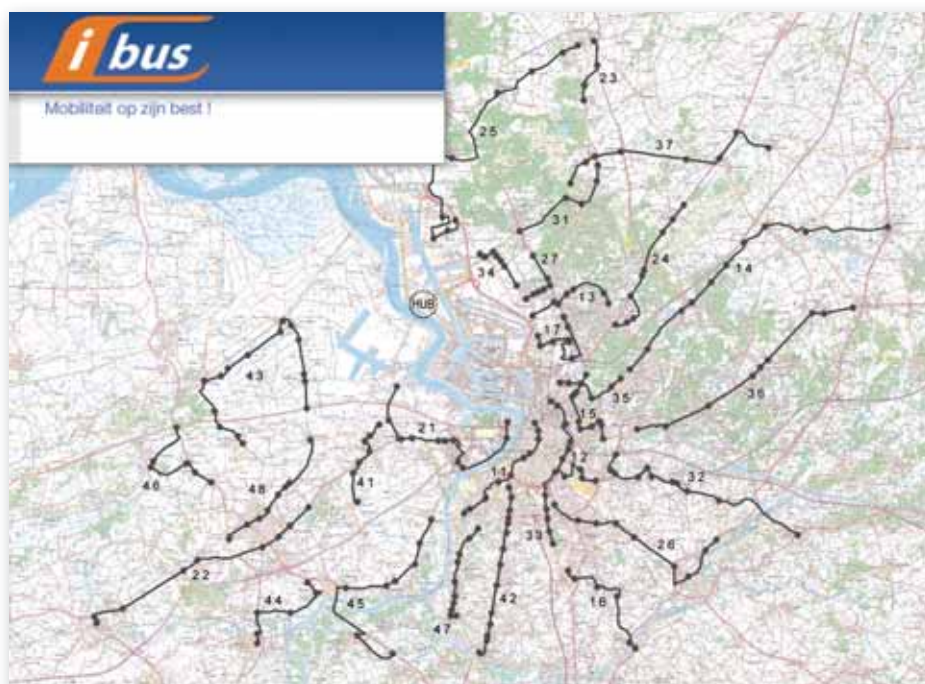
Hasta el momento dispone de 41 rutas, de las que 29 son diurnas de lunes a viernes y 12 funcionan para los turnos intermedios los siete días de la semana.

¿Quiénes utilizan las rutas?

Hasta ahora, todos los empleados de las empresas participantes pueden utilizar este trayecto colectivo. Su uso es gratuito, aunque se apunta a la ampliación de empresas participantes. Se han ido adaptando los turnos de trabajo en cada empresa para que resulten coincidentes y poder utilizar estos autobuses de empresa. La entrada escalonada al trabajo, algo que normalmente se aconseja en los planes de movilidad de polígonos industriales cuando se utiliza masivamente el vehículo privado, se está haciendo al revés en este caso, para garantizar el funcionamiento del I-Bus.

Fondo de desplazamientos

El Gobierno flamenco creó a finales de 2006 el fondo de desplazamientos para subvencionar los viajes diarios que utilizan medios de transporte públicos



y/o colectivos (commuters) con el objetivo de mejorar la movilidad en general y promover los modos ambiental y financieramente más sostenibles. El proyecto I-Bus consiguió fondos tras su presentación y desde entonces cuenta con ayudas públicas. Los fondos se han utilizado para el desarrollo general del proyecto y también para el diseño de la red y la construcción del *hub* del I-Bus.

La red de rutas

Las rutas fueron creadas a partir de las ya existentes de cada empresa participante, para tratar de combinar y optimizar aún más el transporte al trabajo sobre la base de las residencias de los usuarios. Para el diseño y la implementación de la red se requirió los servicios de una consultora especializada que ideó la construcción de un centro de transferencia de pasajeros (*hub*) con 31 dársenas.

Las rutas suponen 130 viajes al día (de lunes a viernes) que pasan a través del *hub*, donde se producen las principales transferencias de usuarios a las entradas y salidas de los turnos de tra-

bajo. El tiempo que transcurre entre la llegada del primer bus y la salida del último en las entradas al trabajo no superan los 10 minutos, y en las salidas los 5-6 minutos.

El *hub* del I-Bus

El *hub* se encuentra situado al oeste del túnel Tijsmans, al noroeste de Amberes, en los accesos a la zona portuaria. El *hub* actúa como un punto de transferencia eficiente para pasajeros en tránsito, de manera que cualquier trabajador que lo utilice tiene que cambiar de bus en el *hub* o puede seguir en el mismo bus hasta su empresa en función del itinerario que tenga.

Tiene una superficie total de más de una hectárea (10.600 m²) con 31 dársenas de estacionamiento y marquesinas cubiertas para los tiempos de espera. Se comenzó a construir en agosto de 2009 y en diciembre ya estaba listo para funcionar. Está edificado con plataformas de espera elevadas para la entrada y salida seguras al bus con una señalización sencilla y clara. Cada una de las plataformas de espera está numerada con el número de bus, el turno de

Las dárseas del hub i-Bus. (Foto: Cámara de Comercio e Industria de Flandes).

día y la ruta a realizar, y cada posición tiene una conexión específica para una de las empresas.

Cada ruta del bus tiene un número propio y cada nuevo conductor de bus tiene un lugar fijo de aparcamiento y una posición prefijada de llegada y salida del *hub*.

Datos sobre usuarios

Los usuarios potenciales de la red del I-bus son los 4.000 trabajadores de las seis empresas, que suponen unos 1.830 empleados (> 45%), los que trabajan en el sistema de turnos fijos. En marzo de 2011 había más de 2.900 personas que se han mostrado interesadas en una segunda licitación de este sistema de transporte. En la base de datos de I-Bus figuran inscritas 3.166 personas.

La media de usuarios entre enero de 2010 y febrero de 2011 fue de 2.572 y las cifras de viajes y usuarios en 2010-2011 aparecen en el cuadro.

Viajes y usuarios en 2010-2011

Meses	Nº de viajeros	Nº de usuarios
Enero	43493	2.073
Febrero	39161	2.083
Marzo	40964	1.955
Abril	31176	1.827
Mayo	28802	1.757
Junio	29727	1.721
Julio	25587	1.627
Agosto	27166	1.678
Septiembre	30734	1.734
Octubre	33236	1.808
Noviembre	31487	1.898
Diciembre	31115	2.035
Enero (2011)	36894	1.893
Febrero (2011)	35265	1.854

Control Sindical

Durante todo el proceso ha habido presencia de los comités de las empresas representadas con reuniones trimestrales y con consultas adicionales cuando la situación lo ha requerido. Cualquier cambio estructural o ajuste del sistema de transporte de empresa/s se discuten en el marco de la negociación.



Las empresas de transporte

El servicio está adjudicado a dos empresas: Oostmalle Cars NV y Bus & Co. Han adquirido 26 nuevos autobuses para este proyecto, que cumplen con las estrictas normas de emisión Euro 5 para autobuses y ha permitido la renovación de sus flotas de una forma más planificada). En total, son 55 los autocares, equipados para el sistema I-Bus, disponiendo de equipos de seguimiento Track & Trace y el logotipo. Las dos son empresas que llevan décadas de haciendo transporte de empresa.

La tasa media de ocupación para el turno diurno es de 17,5 personas por autocar, con un mínimo de 10,5 y un máximo de 24,5, disminuyendo sensiblemente la tasa de ocupación de los autocares para los turnos minoritarios de la mañana (promedio de ocupación: 7 personas por bus, mínimo 3 y máximo 13, de la tarde (promedio de ocupación: 7 personas por bus, mínimo 2, máximo 13) y de la noche (promedio de ocupación: 6 personas por bus, mínimo 1,5 y máximo 11).

Para más información: www.i-bus.be