



gesmopoli

EL PROJECTE GESMOPOLI

Gestió integral de la mobilitat en polígons i zones industrials

Octubre de 2008

 **Diputació
Barcelona**

 **Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
i Habitatge**

 **UGT**

 **CCOO**

 **FESALC**



NOTA D'AGRAÏMENT

Volem agrair sincerament el suport i la col·laboració del programa Life de la Comissió Europea al projecte Gesmopoli, així com la participació de les administracions locals, dels treballadors i dels empresaris dels polígons, dels sindicats i les associacions que els representen, i de totes les persones que han pres part en les meses de mobilitat o en les diverses accions portades a terme. Gràcies a aquest suport s'ha pogut avançar en la millora de la mobilitat als polígons industrials, alhora que s'han creat les bases per continuar treballant a favor d'una mobilitat més sostenible.

GESTIÓ INTEGRAL DE LA MOBILITAT EN POLÍGONS I ÀREES INDUSTRIALS



El vehicle privat ha anat ocupant cada cop més espai en la vida de la gent (en hores) i sobre el territori (en superfície). Entre el 2003 i el 2007 el parc d'automòbils de Barcelona ha anat creixent en unes 100.000 unitats cada any, amb totes les implicacions que això suposa.

Ja als anys setanta, la crítica a un model de desplaçament basat en el vehicle privat, era una prioritat als discursos més lúcids. Així Ivan Illich al seu assaig Energia i Equitat ja deia que “l'americà típic consagra més de mil cinc-centes hores a l'any (és a dir 30 hores a la setmana, o quatre hores al dia, diumenge inclòs) al seu cotxe; aquest càlcul inclou les hores que passa al volant, en marxa o aturat; les hores de treball necessàries per pagar la gasolina, les rodes, els peatges, l'assegurança, les multes i els impostos. Aquest americà precisa 1.500 hores per recórrer (a l'any) 10.000 km, 6 quilometres per hora”. Nosaltres podem afegir que la major part d'aquest temps s'inverteix en poder accedir al lloc on es treballa.

A hores d'ara caldria saber quina distància hi ha entre el nostre model de mobilitat i el dels EUA als anys setanta, poden haver-hi diferències més o menys significatives, però es pot sospitar que no seran tan grans com per no donar la raó, almenys en bona part, a Ivan Illich.

No es tracta només del temps que invertim en la mobilitat en vehicle privat i la repercussió que això té sobre la qualitat de vida, sinó també sobre tot un seguit de factors de capital importància.

L'accés al lloc de treball en vehicle privat suposa una greu manca d'equitat social i de gènere, de fet gairebé la meitat de la població no té carnet de conduir o no té accés al cotxe.

Les dades d'accidents laborals del període gener/juliol d'enguany ens indiquen que la sinistralitat in itinere (9.273 accidents) suposa un 12% del total.

La repercussió de la mobilitat amb vehicle motoritzat privat té també un alt cost ambiental, molt especialment sobre el clima, ja que el transport (dins el qual s'ha d'incloure el vehicle privat) és el principal sector en l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

El projecte GESMOPOLI va voler ser una contribució en la superació o alleugeriment de tots aquests impactes, des d'un enfocament assertiu de col·laboració entre els ens socials implicats.

Al projecte GESMOPOLI hi han participat com a socis, a més de la Diputació de Barcelona, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, la Federació de Societats Laborals de Catalunya (FESALC) com a organització patronal i els sindicats Comissions Obreres de Catalunya (CCOO) i Unió General de Treballadors de Catalunya (UGT).

També ha estat cabdal la participació dels diferents actors locals de cada un dels sis polígons, (ajuntaments implicats, associacions d'empresaris dels polígons, operadors locals de transport...), aquesta participació ha permès fer de les meses de mobilitat organismes vius i actius.

Als sis polígons estudiats s'ha elaborat un Pla de Mobilitat i s'ha impulsat la formació d'una Mesa de Mobilitat i d'un Pacte de Mobilitat. En aquestes tasques, així com en l'execució de les proves pilot efectuades, hi ha tingut un paper clau la figura del Gestor de Mobilitat, eina pionera que ha demostrat la seva eficàcia.

Els principals actius del projecte GESMOPOLI són en aquests moments les Meses dels Polígons i els Gestors de Mobilitat, aquests dos agents permetran no sols el manteniment i aprofundiment en el temps, sinó que també facilitaran la disseminació de la metodologia a d'altres indrets, mitjançant el manteniment de l'efecte demostració.

El treball que us presentem és una síntesi de les principals tasques realitzades i de les fites assolides pel projecte GESMOPOLI fins a la data, així com de les actuacions que es plantegen per donar continuïtat al projecte, tot esperant que sigui del vostre interès.

Joan Antoni Baron Espinar
President delegat de l'Àrea de Medi Ambient



CONTINGUT



I.	Una visió global del projecte Gesmopoli	07
II.	Els polígons industrials on s’ha implementat Gesmopoli	11
III.	Plans de mobilitat sostenible: resultats i implementació	21
IV.	Pactes de mobilitat: l’acció conjunta per impulsar una mobilitat més sostenible	33
V.	El gestor de mobilitat: un agent de concertació i impuls de les polítiques de mobilitat sostenible	47
VI.	Accions de sensibilització i projectes pilot: de la planificació a l’acció	55
VII.	Actuacions de difusió del projecte	63
VIII.	Avaluació global del projecte Gesmopoli	69

gesmopoli

Projecte Gesmopoli Gestió integral de la mobilitat en polígons i zones industrials. 2005-2008

Gesmopoli és un projecte que, sota l'auspici del programa Life de la Unió Europea, vetlla per la millora de la mobilitat de treballadors i treballadores tot fomentant els desplaçaments respectuosos amb el medi ambient.



Què fem?

- Conèixer la realitat
- Acordar solucions
- Formar els gestors de mobilitat
- Sensibilitzar els usuaris i actuar

On actuem?

A sis polígons industrials de Catalunya:

- Polígon el Pla
- Polígon Santiga
- Polígon Mas Beuló
- Polígon de l'Aeroport de Girona
- Polígon Agro-Reus
- Polígon el Segre

www.gesmopoli.net



Programa Life
Medi Ambient

Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
i Habitatge



I. UNA VISIÓ GLOBAL DEL PROJECTE GESMOPOLI

El projecte Gesmopoli sorgeix de la necessitat de millorar la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors i treballadores als polígons industrials de Catalunya. Amb aquest objectiu es va iniciar el projecte al novembre del 2005 i s'ha implementat durant tres anys.

Gesmopoli és una iniciativa finançada per la Unió Europea en el marc de la Convocatòria de Projectes LIFE – Medi Ambient del període 2004-2005. Es troba impulsat per un partenariat de cinc socis que exemplifica la diversitat d'agents que es poden implicar en la gestió de la mobilitat en les zones industrials: l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona com a líder del projecte, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, l'associació empresarial Federació de Societats Laborals de Catalunya i els sindicats Comissió Obrera Nacional de Catalunya i Unió General de Treballadors de Catalunya. S'ha comptat també amb la col·laboració d'altres institucions directament vinculades amb la gestió de la mobilitat a Catalunya: el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i altres àrees de la Diputació de Barcelona, així com diverses associacions (Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, Associació per la Promoció del Transport Públic, Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya, Bicicleta Club de Catalunya).

La gestió integral i sostenible de la mobilitat en polígons i zones industrials és l'objectiu principal del projecte Gesmopoli. Es centra específicament en l'anàlisi de la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors i treballadores en sis polígons industrials de Catalunya, amb la finalitat d'aportar i implementar actuacions de millora que siguin eficaces per solucionar els problemes actuals i puguin generar sinèrgies positives per continuar avançant vers una mobilitat més sostenible i equitativa.

Els polígons escollits representen diverses tipologies de zones industrials i es troben ubicats en diferents punts de la geografia catalana. Així formen part del projecte, els polígons El Pla (Baix Llobregat), Santiga (Vallès Occidental) i el Beuló (Osona) de la província de Barcelona, el polígon Agro-Reus (Baix Camp) de la província de Tarragona, el polígon El Segre (Segrià) de la província de Lleida i l'Aeroport de Girona (La Selva) de la província de Girona. Es tracta en general d'àrees mancades d'una gestió integral de la mobilitat, tot i que en alguns casos s'hi han realitzat actuacions puntuals en pro de la mobilitat sostenible.

Les primeres actuacions del Gesmopoli s'han centrat en establir l'estructura i els contactes per poder treballar conjuntament amb els agents dels polígons industrials, i en elaborar els Plans de mobilitat sostenible que han permès conèixer a fons les característiques i possibilitats de gestió de la mobilitat en aquestes zones. La primera fase ha posat les bases per poder crear instruments de participació dins dels polígons (amb la creació de Meses de mobilitat) i per definir conjuntament amb els agents dels polígons les actuacions a realitzar (contingudes en els Pactes de mobilitat). El consens entre agents i la implantació de gestors de mobilitat en cada polígon han estat dos pilars clau en les darreres etapes del projecte, els quals han permès implementar accions concretes de millora de la mobilitat i l'accessibilitat, així com posar els fonaments per la continuïtat de les actuacions un cop finalitzat el projecte.

Concretament Gesmopoli s'ha desenvolupat a partir de set etapes de treball:

- 1. Posada en marxa del projecte** amb l'estructuració dels equips de treball, la selecció dels polígons, la firma de convenis amb els ajuntaments implicats, la concreció del pla operatiu i l'inici de la disseminació del projecte.
- 2. Desenvolupament del pla de mobilitat** sostenible de cadascun dels sis polígons i estudi de síntesi de tots els plans elaborats.
- 3. Creació de Meses de Mobilitat** i elaboració d'un pacte de mobilitat entre els agents vinculats a cada polígon amb l'objectiu de tirar endavant actuacions de millora en base al pla de mobilitat.
- 4. Formació de gestors** de mobilitat.
- 5. Implantació de la figura del gestor** de mobilitat en cada polígon.

6. Accions de sensibilització dirigides a empresaris, treballadors i treballadores.

7. Projectes pilot de mobilitat sostenible en cadascun dels polígons.

A través de les actuacions esmentades, Gesmopoli cerca contribuir a millorar la mobilitat en les àrees d'actuació del projecte, aplicar una metodologia de planificació i gestió de la mobilitat concreta i operativa, així com sensibilitzar respecte un model de mobilitat més sostenible. Aquestes accions han d'anar més enllà del període executiu del projecte generant dinàmiques que permetin progressar vers un model de mobilitat més equitatiu, segur i de baix impacte ambiental.

Gràfic 1. Objectius i tasques del projecte Gesmopoli

GESTIÓ INTEGRAL DE LA MOBILITAT EN POLÍGONS I ZONES INDUSTRIALS
Projecte Life-Medi Ambient / Període: 2005-2008

CONÈIXER LA MOBILITAT ALS POLÍGONS I CONSENSUAR ACTUACIONS DE MILLORA

Plans de Mobilitat

Meses i Pactes de Mobilitat

ACTUACIONS CONCRETES DE GESTIÓ I MILLORA DE LA MOBILITAT

Formació i implantació de Gestors de Mobilitat

Accions de sensibilització

Projectes pilot de Mobilitat Sostenible

PROMOURE LA MOBILITAT SOSTENIBLE EN 6 POLÍGONS INDUSTRIALS DE CATALUNYA

I. UNA VISIÓ GLOBAL DEL PROJECTE GESMOPOLI





II. ELS POLÍGONS INDUSTRIALS ON S’HA IMPLEMENTAT GESMOPOLI

Gesmopoli s'aplica territorialment a sis polígons industrials de Catalunya. Cada soci ha estat responsable de dirigir el desenvolupament del projecte en un dels polígons, mentre que el líder n'ha dirigit dos, alhora que ha coordinat totes les actuacions als diversos polígons.

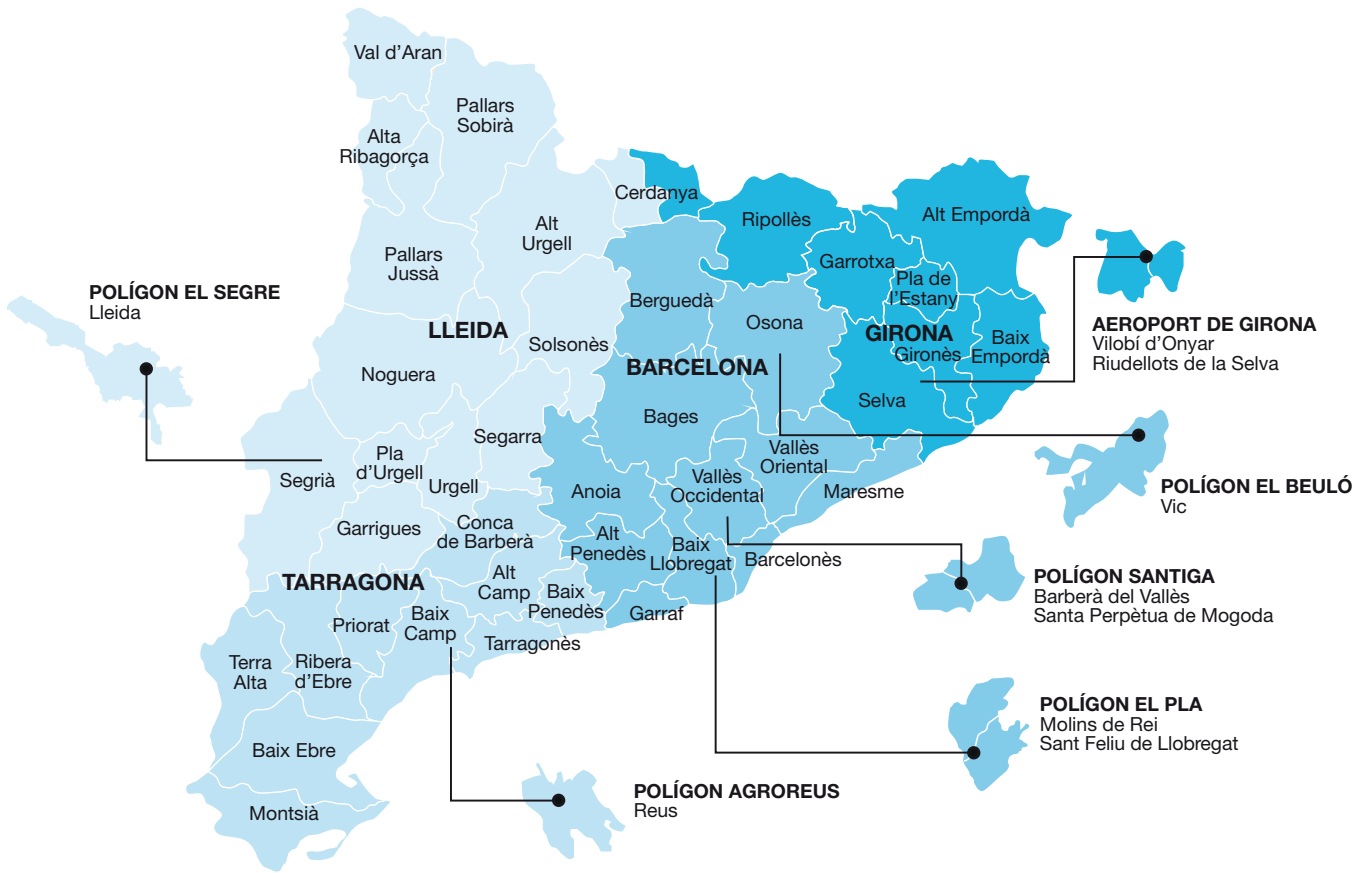
S'han escollit polígons diferenciats quant a dimensions, teixit empresarial o activitat econòmica. Aquesta diversitat de les àrees escollides respon a l'objectiu d'abordar problemàtiques heterogènies i cercar les estratègies de planificació i gestió més adequades en cada cas, i poder crear una metodologia que sigui extrapolable a diverses tipologies de polígon.

Taula 1.
Característiques dels polígons industrials on s'ha aplicat el projecte

	Ciutats on s'ubica	Comarca	Tipologia de polígon	Extensió (Ha.)	Nombre de treballadors	Nombre d'empreses
Santiga	Barberà del Vallès Sta. Perpètua de la Mogoda	Vallès Occidental	Molt gran i molt poc dens, aïllat dels centres urbans	199,28	8.249	293
El Pla	Molins de Rei St. Feliu de Llobregat	Baix Llobregat	Molt gran i molt poc dens, integrat als centres urbans	143	8.900	341
El Beuló	Vic	Osona	Molt gran i molt poc dens, integrat al centre urbà	37,3	1.170	109
El Segre	Lleida	Segrià	Molt gran i molt poc dens, integrat al centre urbà	142	4.200	204
Agroreus	Reus	Baix Camp	Molt gran i molt dens, integrat al centre urbà	169	5.000	300
Aeroport de Girona	Vilobí d'Onyar Riudellots de la Selva	Selva	Polígon comercial i de serveis molt gran i dens, aïllat del continu urbà	200 (aprox)	716	29

Font: Plans de Mobilitat Sostenible i Estudi de Síntesi dels plans. Projecte Gesmopli.

Mapa 1.
Situació dels polígons industrials on s'ha aplicat el projecte



II. ELS POLÍGONS INDUSTRIALS ON S'HA IMPLEMENTAT GESMOPOLI

POLÍGON SANTIGA



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPRÈN
Santa Perpètua de Mogoda, Barberà del Vallès

COMARCA
Vallès Occidental

PROVÍNCIA
Barcelona

SITUACIÓ
El polígon Santiga es troba situat entre els municipis de Sta. Perpètua de Mogoda i Barberà del Vallès. Limita al nord amb la carretera B-140 de Sabadell a Mollet, al sud amb l'autopista AP-7 i d'est a oest amb la carretera B-141 o carretera de Ripollet i el riu Ripoll respectivament.

SUPERFÍCIE
199,28 ha.

NOMBRE D'EMPRESES
293 (110 a Sta. Perpètua i 183 a Barberà)

NOMBRE DE TREBALLADORS
8.249

ENS GESTOR
Junta de Compensació del polígon Santiga.

OBSERVACIONS
S'han realitzat alguns estudis de mobilitat i accessibilitat al polígon.



POLÍGON EL PLA



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPRÈN
Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei

COMARCA
Baix Llobregat

PROVÍNCIA
Barcelona

SITUACIÓ
El polígon industrial El Pla s'estén al llarg de la N-340 entre els municipis de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei, en la zona compresa entre la via del ferrocarril i el Parc Agrari del Baix Llobregat (separat del riu per l'autopista AP-2). Aquesta zona industrial es troba a uns 15 km del centre de Barcelona i de l'aeroport del Prat.

SUPERFÍCIE
143 ha (73 ha a Sant Feliu i 70 ha a Molins de Rei)

NOMBRE D'EMPRESSES
341 empreses (183 a Molins de Rei i 158 a Sant Feliu de Llobregat)

NOMBRE DE TREBALLADORS
8.900

ENS GESTOR
Associació d'empresaris del Pla (AEPLA)

OBSERVACIONS
S'havien desenvolupat ja estudis i actuacions puntuals per millorar la mobilitat i l'accés al polígon.



II. ELS POLÍGONS INDUSTRIALS ON S'HA IMPLEMENTAT GESMOPOLI

POLÍGON EL BEULÓ



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPRÈN
Vic

COMARCA
Osona

PROVÍNCIA
Barcelona

SITUACIÓ
El polígon Mas Beuló es troba als afores de la ciutat de Vic, al nord del terme municipal. Concretament s'ubica a l'encreuament entre les carreteres B-521 (ctra. de Sant Hipòlit de Voltregà) i B-522 (ctra. de Manlleu).

SUPERFÍCIE
37,3 ha

NOMBRE D'EMPRESSES
109

NOMBRE DE TREBALLADORS
1.170 (any 2004)

ENS GESTOR
Ajuntament de Vic

OBSERVACIONS
Polígon molt proper a la ciutat de Vic, fet que en facilita l'accés. S'ha creat una associació dels empresaris del polígon Mas Beuló que pot ser molt positiva per fer una gestió comuna del polígon, així com per impulsar una mobilitat més sostenible en aquesta zona industrial.



POLÍGON EL SEGRE



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPRÈN
Lleida

COMARCA
Segrià

PROVÍNCIA
Lleida

SITUACIÓ
El polígon El Segre es troba ubicat als afores del centre urbà de Lleida, per sobre de l'autovia A-2 i per sota del traçat de la carretera C-13.

SUPERFÍCIE
142 ha

NOMBRE D'EMPRESES
204

NOMBRE DE TREBALLADORS
4.200

ENS GESTOR
Associació de propietaris del polígon El Segre.

OBSERVACIONS
S'havia realitzat una enquesta prèvia sobre els usuaris de transport públic al polígon.



II. ELS POLÍGONS INDUSTRIALS ON S'HA IMPLEMENTAT GESMOPOLI

POLÍGON AGROREUS



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPRÈN
Reus

COMARCA
Baix Camp

PROVÍNCIA
Tarragona

SITUACIÓ
El Polígon Industrial d'AgroReus és l'àrea industrial més consolidada de la ciutat de Reus, al Camp de Tarragona. S'ubica a l'oest de la ciutat, entre les carreteres N-420 i l'autovia T11, si bé la seva expansió futura preveu superar aquests límits.

SUPERFÍCIE
El polígon AgroReus té una superfície bruta industrial d'un 169 ha, i una superfície neta industrial de 67 ha.

NOMBRE D'EMPRESES
300

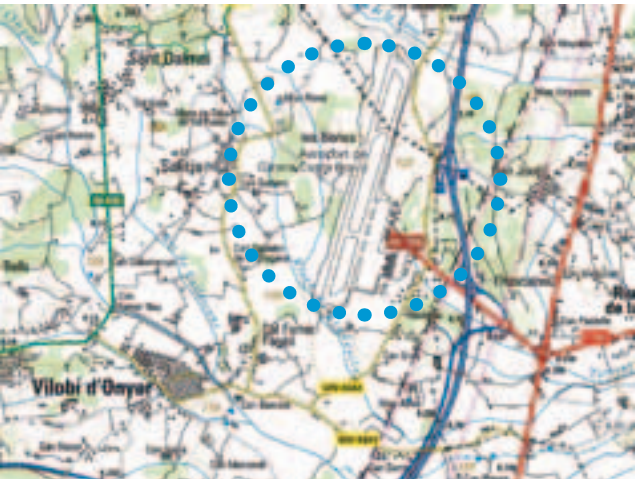
NOMBRE DE TREBALLADORS
5.000

ENS GESTOR
Ajuntament de Reus

OBSERVACIONS
No existeix una gestió comuna de les empreses del polígon. Tanmateix, l'entitat amb més implantació i de caràcter local és l'Associació empresarial dels Polígons Industrials de Reus (APIR), amb un 170 empreses afiliades dins del Polígon AgroReus.



POLÍGON GIRONA-COSTA BRAVA



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

MUNICIPIS QUE COMPREN
Villobí d'Onyar; Riudellots de la Selva

COMARCA
La selva

PROVÍNCIA
Girona

SITUACIÓ
L'aeroport està situat al municipi de Villobí d'Onyar i es troba a 15 km al sud de la ciutat de Girona.
Se situa estratègicament a la confluència de l'autopista AP-7 (sortida 8), la carretera A-2 (antiga N-II) i l'Eix Transversal (C-25).
Des de l'enllaç a l'A2 i la C-25 hi ha un ramal que comunica directament amb l'Aeroport.

SUPERFÍCIE
200 ha (aprox.)

NOMBRE D'EMPRESES
29

NOMBRE DE TREBALLADORS
716

ENS GESTOR
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

OBSERVACIONS
Zona en expansió. Al costat del nou CIM de la Selva que té 22,5 ha als termes de Riudellots de la Selva i Villobí d'Onyar.

II. ELS POLÍGONS INDUSTRIALS ON S'HA IMPLEMENTAT GESMOPOLI





III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE: RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ

RESULTATS DELS SIS
PLANS DE MOBILITAT
SOSTENIBLE REALITZATS
ALS POLÍGONS

1. INTRODUCCIÓ
Un dels objectius del projecte és la identificació d'un nucli comú de mètodes d'intervenció i accions concretes que es poden aplicar al major nombre possible de polígons. Per això, s'ha escollit un petit conjunt de 6 polígons (una mostra) que tingui suficient diversitat, de manera que la identificació del denominador comú sigui útil per orientar el treball dels agents i les institucions que tenen responsabilitats en aquests sis polígons o a qualsevol altre polígon.

La diversitat es registra segons els valors de quatre característiques: la ubicació, l'activitat, la densitat i la mida, segons la metodologia desenvolupada pel Centre d'Innovació del Transport (CENIT) a la *Guia per a l'elaboració dels plans de mobilitat en els polígons industrial 2007*. Es registra a la taula següent:

Ubicació		Activitat			Densitat			Mida			
Integrat	Aïllat	Industrial	Industrial i de Serveis	Comercial i de Serveis	Poc Dens	Dens	Molt Dens	Petit	Mitjà	Gran	Molt gran
El Segre		El Segre	El Pla		El Segre					El Segre	
Mas Beuló		Mas Beuló			Mas Beuló					Mas Beuló	
Santiga		Santiga			Santiga						Santiga
El Pla		AgroReus			El Pla						El Pla
AgroReus							AgroReus				AgroReus
	Aeroport de Girona			Aeroport de Girona			Aeroport de Girona				Aeroport de Girona

Un cop escollits els polígons, Gesmopoli es va centrar en la realització d'un Pla de Mobilitat Sostenible a cadascun d'ells. Els Plans han recollit informació amb relació a la mobilitat i l'accessibilitat als polígons, la qual cosa ha permès realitzar una diagnosi i proposar plans d'acció específics. Amb l'objectiu de poder comparar la informació dels sis plans i extreure'n conclusions globals, s'ha realitzat un estudi de síntesi, els resultats del qual es presenten a continuació.

2. POSSIBILITATS D'ÚS DELS DIVERSOS MODES DE TRANSPORT

Es valoren, en primer lloc, les possibilitats d'accedir al lloc de treball per carretera, amb ferrocarril, amb autobús urbà, amb autobús interurbà, a peu i amb bicicleta, i després es completa aquesta informació amb una aproximació del cost econòmic que pot tenir cada mode.

- Carretera.** Tots sis polígons tenen una bona comunicació per carretera, tant amb les poblacions del municipi al qual pertanyen com amb les poblacions dels altres municipis del voltant. Resulta també que les places d'aparcament no només són suficients, sinó excedentàries, per a tots els treballadors i treballadores. Es conclou que el trasllat amb cotxe privat d'ús individual, tret de casos de congestió, és molt senzill de fer.
- Ferrocarril.** A cinc polígons és un mode viable i en un, l'Aeroport de Girona, no és possible. En aquests cinc la qualitat d'ús és alta o molt alta, si bé sempre s'ha de complementar amb algun altre mitjà de transport a la última part del trajecte.
- Autobús urbà.** La potencialitat del servei és molt alta en un polígon, mitjana en un altre, baixa en un tercer, molt baixa en un quart, mentre que als altres dos no existeix el servei. Això en un context en què cinc polígons són del tipus integrat i només un és del tipus aïllat, la qual cosa faria esperar que el resultat observat fos diferent en quatre d'ells, on raonablement es podria esperar serveis d'autobús urbà amb més capacitat de servei.



- **Autobús interurbà.** El servei abasta tres polígons i és inexistent als altres tres, de manera que en aquests últims s'ha de combinar amb altres mitjans. Als tres primers, la qualitat d'ús és molt alta en un cas i alta als altres dos casos. La tendència a considerar àrees supramunicipals de transport està obrint una major possibilitat de servei d'aquest mode.
- **A peu.** La possibilitat d'anar a peu, ja sigui tot el trajecte o en combinació amb algun altre mode, té qualitat mitjana en tres polígons, baixa en un, molt baixa en un altre i impracticable en el sisè.
- **Bicicleta.** La possibilitat d'aquest mode té qualitat alta en un polígon, baixa en dos, molt baixa en dos més i només seria útil per a la circulació interna al sisè, l'Aeroport de Girona. Això afecta tant a l'ús de la bicicleta per a tot el trajecte com a les ocasions en què actua com a mode que completa, a la part final del trajecte, el transport fet amb mitjans col·lectius.

Com és lògic, el cost de cada viatge percebut pel treballador (s'inclou el temps de desplaçament, que es valora en 8 € de 2007 per hora de temps d'espera o de trajecte) varia per a cada mode de transport i per a cada polígon, però hi ha algunes consideracions generals que cal comentar:

- El cost del desplaçament amb cotxe privat, sigui d'ús individual o d'ús compartit, és sempre el més econòmic, oscil·la entre 1 € i 3,2 €.
- El ferrocarril, als cinc polígons on és practicable, és el mode de cost més elevat, entre 2,9 € i 12 €.
- L'autobús urbà té uns costos molt homogenis als quatre polígons on opera, està entorn als 3 €, i la seva variació entre polígons és escassa, entre 2,7 € i 3,6 €.
- L'autobús interurbà té un cost una mica més elevat i una variabilitat més àmplia, supera sempre els 3,5 €, que és el valor mínim, i en un cas arriba als 6,3 €.
- El viatge a peu, valgui la paradoxa, és el mode més car en termes generals i té certa homogeneïtat als cinc polígons on és practicable. Se situa prop dels 4,5 €, que també és el valor màxim i té el mínim a 2,3 €.
- El viatge amb bicicleta té un cost raonable, és una mica més car que anar amb cotxe i més econòmic que qualsevol dels altres mitjans, tot i que hi ha molta dispersió del valor als diversos polígons. Oscil·la entre 1,3 € i 4,3 €, si bé en quatre polígons està per sota dels 2 €, en un de 2,5 € i al sisè assoleix aquell màxim de 4,3 €.

En aquest apartat s'han referit els *costos percebuts* pels treballadors/es com a conseqüència dels seus desplaçaments a la feina. Són aquests valors *percebuts* els que expliquen les decisions dels treballadors/es i l'actual repartiment modal dels viatges.

Els *costos percebuts* no coincideixen amb els *costos reals*, i és això el que condueix a un ús desproporcionat del vehicle privat. La metodologia utilitzada no considera l'amortització de l'automòbil –el/la treballador/a el tindria de totes maneres per a altres activitats i no l'associa a la feina-, ni la contaminació que emet –és una externalitat que per a ell no té valor econòmic-, alhora que assigna un valor econòmic al temps de desplaçament que no es relaciona amb el valor de la producció sinó amb l'opinió del treballador/a.

Aquesta diferència entre *costos percebuts* i *costos reals* fa que els comportaments individuals racionals des del punt de vista de la *percepció* donin lloc a comportaments irracionals des del punt de vista dels *costos reals* en què incorre el cos social.

III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE (PMS): RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ

3. ELECCIÓ DEL MODE DE TRANSPORT

El mitjà més utilitzat és el cotxe privat en la seva modalitat d'ús individual. En el cas més minoritari (Polígon del Pla) l'utilitzen el 65% dels treballadors, i en el més majoritari (Polígon Santiga) l'utilitzen el 92% dels treballadors. A la resta de polígons aquesta elecció se situa entre el 70 i el 80%.

El cotxe compartit té un pes pròxim al 10% a tres polígons (El Segre, Mas Beuló i Aeroport de Girona), un 5% al Pla i un menys que testimonial 1% a AgroReus, mentre que les enquestes no han detectat aquesta opció a Santiga.

La suma de les opcions de cotxe privat (ús individual i ús compartit) dona resultats bastant pròxims a tots els polígons, tret del Pla. Als cinc primers està per sobre del 80% i al Pla arriba exactament al 70%. En aquest darrer cas, la situació més pròxima a la ciutat de Barcelona, amb els costos de congestió associats a aquest fet, així com la proximitat als nuclis urbans de St. Feliu de Llobregat i Molins de Rei (dos dels principals orígens dels treballadors, juntament amb Barcelona) que beneficia l'ús dels mitjans més sostenibles com anar a peu i amb bicicleta, pot donar aquest percentatge inferior.

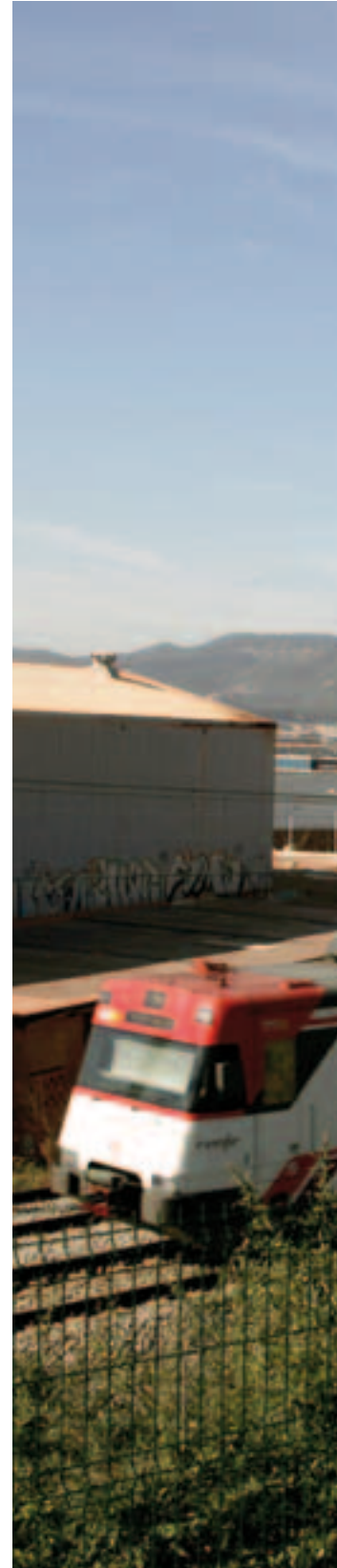
La motocicleta és una opció de transport individual motoritzat minoritària, està entre el 2 i el 4% a cinc polígons, i només en el cas del Pla pren un valor diferenciat, el 7%. La diferència és petita i la hipòtesi explicativa estaria en la inversa de la proposada per a l'ús del cotxe, salva els costos de congestió i aprofita la proximitat a Barcelona.

L'ús del transport públic reparteix l'elecció en dos blocs. Apareix com a molt escàs, entre l'1% i el 4,4%, en quatre polígons (Mas Beuló, Santiga, AgroReus i El Segre) i com a més significatiu a l'Aeroport de Girona, amb l'11%, i al Pla, amb el 15%. En el cas de l'Aeroport de Girona, operaria la hipòtesi d'aprofitament dels serveis per a passatgers i en el cas del Pla la de la major densitat de serveis que envolta la primera àrea de Barcelona.

L'ús de la bicicleta i la possibilitat d'anar a peu són testimonials i són susceptibles d'estudiar-se conjuntament. Tret del cas del mode a peu del Pla, que arriba al 7%, a la resta ens movem en percentatges inferiors al 2,7%, corresponent a l'ús de la bicicleta al Segre. Tindria també una mica de significat el 2% de treballadors que van a peu a Mas Beuló (sovint, complement del trajecte fet en ferrocarril) i, pel que fa a la resta, estem en xifres iguals o inferiors a l'1%. El major nivell d'integració en el teixit urbà del Pla, Mas Beuló i El Segre (encara que, llevat de l'Aeroport de Girona, tots són polígons integrats) seria la hipòtesi explicativa escollida.

El transport col·lectiu d'empresa, finalment, l'escullen proporcions petites de treballadors. Seria significatiu el 4,6% de Santiga i el 7% de l'Aeroport de Girona; en el primer cas, sembla un dret adquirit davant del trasllat d'algunes empreses i, en el segon, una necessitat per la llunyania del centre de treball.

L'anàlisi de la correlació entre la intensitat d'ús dels modes més sostenibles (transport públic, bicicleta i a peu) i la qualitat amb què es poden fer els recorreguts no ha resultat significativa, no hi ha evidència que la qualitat de la infraestructura generi automàticament l'ús del mode de transport corresponent. Tot el que s'ha pogut evidenciar en observacions concretes és que els modes sostenibles només tenen cert pes quan les infraestructures tenen qualitat. La infraestructura és condició necessària però no suficient per al canvi modal, també és important, per exemple, la qualitat del servei.



4. POSSIBILITATS DE CANVI CAP ALS MODES MÉS SOSTENIBLES

En aquest punt s'estudien les possibilitats de reduir l'ús del cotxe privat d'ús individual i substituir-lo pels modes considerats més sostenibles, el cotxe privat d'ús compartit, el transport públic, la bicicleta i el transport col·lectiu d'empresa. No s'ha analitzat el canvi al mode a peu perquè el nombre de respostes que indiquen aquesta possibilitat són molt poc significatives.

Es divideix l'anàlisi en dos apartats; en el primer, es veu quina és la probabilitat del canvi modal i quines són les condicions que s'han de donar perquè la probabilitat es converteixi en un fet i, en el segon, s'analitza la disponibilitat de les empreses per fer més viable el canvi.

Es podrà veure que les dues alternatives més acceptades pels treballadors són el cotxe compartit i el transport públic, mentre que l'ús de la bicicleta i el transport col·lectiu d'empresa, tot i que poden fer una contribució positiva, ocupen percentatges complementaris amb relació als dos modes anteriors. El compromís de les empreses és encara modest, han registrat el problema i comencen a incorporar-lo a les seves preocupacions, però no tenen encara una posició proactiva per incloure'l a la seva estratègia de relacions laborals, com un element més de la negociació col·lectiva



III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE (PMS): RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ

4.1 DISPONIBILITAT I CONDICIONS PER CANVIAR A MODES MÉS SOSTENIBLES

- **Del cotxe privat d'ús individual al cotxe privat d'ús compartit.** El cotxe compartit és una possibilitat de desplaçament que considera entre un 50 i un 70% dels treballadors. De manera incondicional, de mitjana, tenen disponibilitat per fer el canvi una quarta part dels treballadors. S'entén que no ho han fet encara perquè el sistema no està organitzat, perquè falta algun proveïdor de la informació de places vacants i sol·licitants de places. I, de manera condicional, farien el canvi més del 30% dels treballadors. Les dues condicions més citades són: 1. Que hi hagi garantia de poder retornar a casa en cas de necessitat, i 2. Que hi hagi proximitat en el punt de sortida del company o companys de viatge.
- **Del cotxe privat d'ús individual al transport públic.** Aquesta possibilitat té un ampli suport, tot i que la resposta té més dispersió que la del punt anterior, la consideren entre un 40 i un 76% dels treballadors. De forma incondicional, estan en disposició de fer el canvi més del 10% i de forma condicional, de mitjana, pensen en canviar de mode més del 50% dels treballadors, amb un màxim destacat a l'Aeroport de Girona, on la possibilitat de canvi la manifesten el 65% dels treballadors. Se citen tres condicions: 1. Que hi hagi coordinació dels horaris amb la jornada laboral, 2. Que es millori la proximitat de les parades al domicili i a la feina, i 3. Que l'empresa assumeixi una part o la totalitat dels costos.
- **Del cotxe privat d'ús individual a la bicicleta.** Hi ha un petit percentatge de treballadors, entre el 2 i el 3%, que té disponibilitat per fer el trajecte amb bicicleta sense cap condició, té la decisió presa però no la posa en pràctica. Un percentatge més alt, per sobre del 20%, faria el canvi a la bicicleta amb dues condicions: 1. Que el recorregut fos directe i segur, i 2. Que tingués possibilitat d'aparcar la bicicleta. Aquest canvi modal amb condicions té una resposta bastant homogènia als polígons, amb l'excepció de Santiga, que es queda amb un 9%, lluny de la moda indicada més amunt.
- **Del cotxe privat d'ús individual al transport col·lectiu d'empresa.** La possibilitat d'aquest canvi modal no té consideració a tots els polígons, en tres d'ells no es detecten respostes, ni favorables ni desfavorables. En canvi, en els tres polígons on s'esmenta té molta acceptació, el faria servir prop del 70% dels treballadors. Més del 25% l'utilitzarien sense cap condició i prop del 50% amb condicions. Com a més freqüents trobem quatre condicions: 1. Que el transport s'ajusti a l'horari laboral, 2. Que no tingui cost per al treballador o que el cost sigui molt reduït, 3. Que l'augment del temps de desplaçament no superi els 10 minuts, i 4. Que la parada per agafar el mitjà disponible sigui pròxima al domicili.

4.2. DISPONIBILITAT DE LES EMPRESES PER FACILITAR EL CANVI MODAL

Una part de les condicions que demanen els treballadors per canviar a modes sostenibles està en mans de les empreses, com la coordinació dels horaris de treball, la creació de serveis col·lectius d'empresa i la contribució a les despeses.

Les respostes són molt diverses i no sempre són significatives a tots els polígons. Per a la primera condició (coordinació dels horaris de treball), no s'obté resposta vàlida en dos polígons, i als altres quatre la disposició oscil·la entre el 17% i el 34%. Per a la segona condició (creació de serveis col·lectius d'empresa), tampoc s'obté resposta en dos polígons i als altres quatre la dispersió encara és més gran, se situa entre un mínim del 20% i un màxim del 64%. Finalment, per a la tercera condició (contribució a les despeses), hi ha un polígon sense resposta vàlida i un ventall de respostes favorables entre el 6 i el 33%.



5. LA INTERVENCIÓ A FAVOR DELS MODES DE TRANSPORT SOSTENIBLES

La coincidència en les propostes d'intervenció és molt elevada al conjunt dels sis polígons, tant en relació a les estratègies com a les accions concretes.

Es comparteixen cinc línies estratègiques:

- Establiment d'un sistema de coordinació de la mobilitat.
- Ampliació dels serveis de transport públic.
- Dotació d'infraestructures segures per als desplaçaments a peu i amb bicicleta.
- Aplicació de sistemes de gestió del vehicle privat.
- Adequació de la trama de carrers.

La línia “Etabliment d'un sistema de coordinació de la mobilitat” és la que té una demanda més intensa als sis polígons. Es concreta en accions com la implantació d'un gestor de mobilitat, la creació d'una pàgina web, l'ús d'una imatge de marca i l'edició de díptics informatius. Entre d'altres, pot catalitzar de forma gairebé immediata el pas del cotxe privat d'ús individual al cotxe privat d'ús compartit que, tal com s'ha comentat més amunt, té una disponibilitat incondicional de més del 25% dels treballadors. De totes elles, al llarg del projecte s'ha experimentat abastament la implantació del gestor de mobilitat, acció que ha tingut una valoració molt positiva a tots els polígons, fins al punt que en tots ells hi ha possibilitats de continuïtat.

La línia “Ampliació dels serveis de transport públic”, la segona en importància pel canvi modal que pot ocasionar, apareix a tots els polígons, si bé té un pes diferent a cada un d'ells, segons la dotació de partida. Polígons com AgroReus i El Segre, per aquest ordre, tenen un bon servei, poc millorable en el primer cas, i fàcilment millorable en el segon, amb l'augment de la freqüència de pas i la simplificació del recorregut. El Pla se situaria en una situació intermèdia, gràcies a la bona dotació del servei de ferrocarril i la de l'autobús, menys favorable. L'Aeroport de Girona compta amb un servei raonable, al qual li calen algunes adaptacions ja que està concebut només per als passatgers. Finalment, Santiga i Mas Beuló requereixen un plantejament profund de millora. En general, es concreta en tres mesures: integració tarifària, augment de la densitat i qualitat de les parades i adaptació dels horaris (més freqüència de pas i millor horari).

La línia “Dotació d'infraestructures segures per als desplaçaments a peu i amb bicicleta” es concreta arreu en quatre accions: senyalització, establiment de passos de vianants i semàfors, ampliació de les voreres i adequació dels itineraris. Hi ha diferències entre els polígons, però destaquen poc. En tots ells cal una intervenció profunda per fer viables i segurs aquests modes, perquè en cap d'ells, com ja s'ha vist, la dotació és bona. En tots ells, a més, malgrat que aquests mitjans no tenen possibilitats de ser majoritaris per si sols, tenen una gran importància per la seva capacitat de completar el trajecte fet amb altres mitjans, com és el tren o l'autobús interurbà.

La línia “Aplicació de sistemes de gestió del vehicle privat” té molta relació amb la primera, si bé no s'hi pot incloure pel fet que algunes accions demanen la participació de les autoritats facultades per regular el trànsit. En aquest cas, hi ha poca diferència entre els polígons, a tots ells és molt deficient o inexistent. Un primer bloc d'accions està en mans de les autoritats, com és l'establiment de carrils de circulació per a vehicles d'alta ocupació i la preferència d'estacionament per a aquest tipus de vehicles; i un segon bloc està en mans de les empreses, com seria l'establiment de servei propi de transport a les empreses grans i de serveis comunitaris de transport per a grups d'empreses petites.

Finalment, la línia “Adequació de la trama de carrers” és oportuna a tots els polígons. Tot i que entre ells hi ha diferències en la qualitat de la conservació de les vies de circulació, els sis polígons comparteixen la falta de permeabilitat per als desplaçaments no motoritzats. Les accions en què es concreta són quatre: ordenació dels fluxos, senyalització, establiment d'alçades adequades de vorera i pavimentació de la calçada. Com es veu, totes elles demanen la concertació entre els propietaris dels polígons i les autoritats municipals.

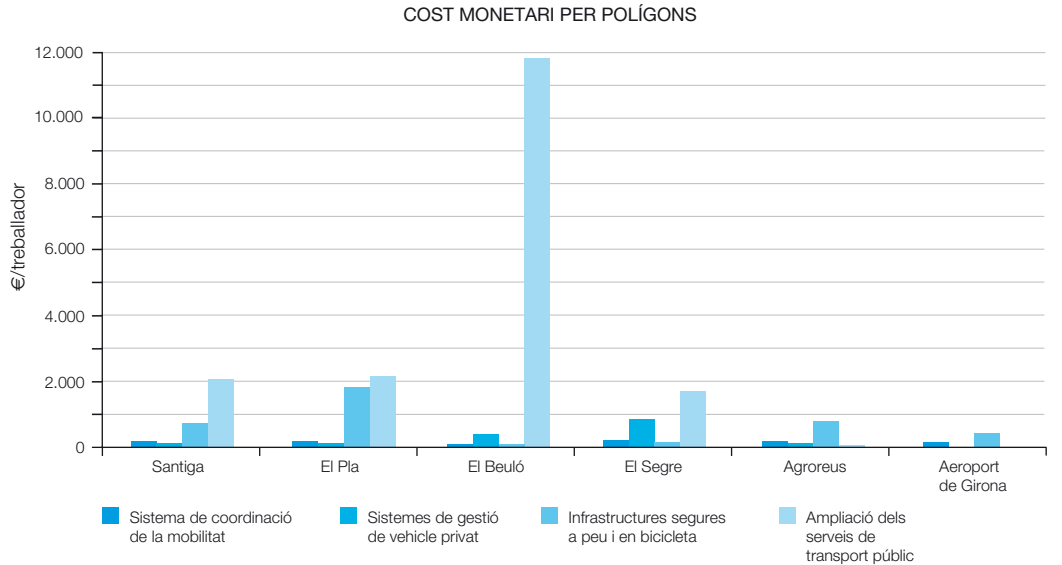
III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE (PMS): RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ

6. COST MONETARI DE LA INTERVENCIÓ

S'ha estimat el cost per treballador beneficiat de la intervenció per a les quatre línies estratègiques en què això ha estat possible als sis polígons (Etabliment d'un sistema de coordinació de la mobilitat, Ampliació dels serveis de transport públic, Dotació d'infraestructures segures per als desplaçaments a peu i amb bicicleta i Aplicació de sistemes de gestió del vehicle privat).

- Establiment d'un sistema de coordinació de la mobilitat. El conjunt d'accions d'aquesta intervenció tenen com a beneficiaris al conjunt de treballadors del polígon. Això fa que el seu cost resulti reduït a tots ells i que tingui certa relació amb el nombre de persones que hi treballen.
- Ampliació dels serveis de transport públic. El conjunt d'accions corresponent només té com a beneficiaris al conjunt de treballadors que han manifestat la seva disponibilitat a fer canvis modals a favor del transport públic. El seu cost, en sí mateix més alt, s'incrementa quan s'expressa com a cost per treballador, degut a que el denominador és més petit. A més, com que la realitat del transport públic és diferent a cada polígon i també ho és la disponibilitat a canviar de mode, les xifres obtingudes tenen una gran dispersió. Oscil·len entre 1,5 €/treballador a AgroReus i els 42.247,2 €/treballador al Segre (aquesta darrera dada no es representa al gràfic que es mostra a continuació ja que es diferencia molt de la resta de resultats i distorsiona el gràfic).
- Dotació d'infraestructures segures per als desplaçaments a peu i en bicicleta. Les accions d'aquest grup tenen com a beneficiaris al petit grup de treballadors que manifesta disponibilitat per desplaçar-se en aquests modes. La dispersió entre polígons és discreta i el cost per treballador modest en tots ells, amb la única excepció del polígon El Pla, on es situa en 1.988,5 €/treballador.
- Aplicació de sistemes de gestió del vehicle privat. Les accions corresponents tenen com a beneficiaris els treballadors amb disponibilitat per substituir el cotxe privat d'ús individual pel cotxe privat d'ús compartit. En tres polígons obtenim els valors mínims, que, a més són molt coincidents. De l'aeroport de Girona no hem pogut deduir els costos amb suficient fiabilitat.

Gràfic 2.
Cost monetari (€/treballador) de diferents intervencions en mobilitat als polígons



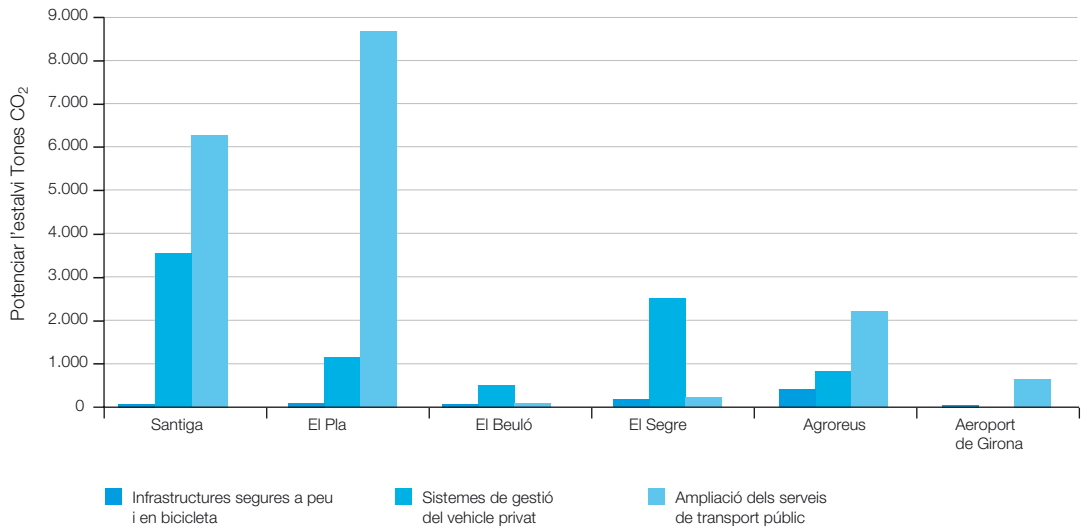
7. BENEFICI AMBIENTAL

El benefici ambiental el mesurem pel nombre de tones d’emissions de CO₂ que es poden estalviar per cada viatge, en el cas que s’executin les accions indicades i els treballadors segueixin el comportament pel qual han manifestat disponibilitat. Els resultats varien força entre polígons, sobretot en funció del nombre de treballadors que contribueix a estalviar les quantitats d’emissions, així com dels comportaments modals dominants, els quals ofereixen més o menys possibilitats per canviar cap a modes de transport menys contaminants.

Establiment d’un sistema de coordinació de la mobilitat. És una línia que ha d’aconseguir que totes les altres línies estratègiques funcionin, però per si sola no permet l’estalvi de CO₂ aconseguit.

L’estalvi d’emissions de CO₂ a partir de la implantació d’altres tipus d’actuacions de millora de la mobilitat es mostra en el gràfic següent. Es pot observar que l’ampliació dels serveis de transport públic té un efecte molt positiu en la disminució de les emissions, sobretot als polígons del Pla i a Santiga, mentre que la introducció de sistemes de gestió del vehicle privat té una incidència menor però també molt destacable en la majoria de polígons

Gràfic 3.
Estalvi d'emissions de CO₂ que es pot aconseguir amb l'aplicació d'intervencions en mobilitat als polígons



8. ORDENACIÓ DE LES ACCIONS

El coneixement del cost de les accions i de l’estalvi en emissions de CO₂ que es pot obtenir ens permet fer una taula, que s’insereix al final d’aquest paràgraf, dels sis polígons, amb indicació de la millora ambiental aconseguida a cada viatge per euro invertit. Aquestes xifres no es poden prendre amb el seu sentit literal perquè les inversions afecten un nombre de viatges diferent segons la seva naturalesa. Així, mentre les inversions en transport públic o infraestructures per als desplaçaments a peu o amb bicicleta parlen de períodes de recuperació de la despesa a llarg termini, 10 anys o més, les inversions en la gestió del vehicle privat tenen una referència anual. No es tracta d’excloure les de menor rendiment i aplicar les que el tenen major, sinó de combinar-les en les proporcions més adients, perquè no es poden entendre com a excloents, sinó complementàries (totes són necessàries).

Amb tot, hi ha dues conclusions que destaquen. La primera, que l’establiment d’un sistema de coordinació és condició perquè les altres tinguin aplicació, encara que no s’hagi pogut aïllar la seva repercussió en estalvi d’emissions de CO₂. I la segona, que els sistemes de gestió del vehicle privat donen resultats immediats, mentre que la resta té un període de maduració més llarg.

III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE (PMS): RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ

Emissions de tones de CO₂ per euro de despesa

	El Segre	Mas Beuló	El Pla	Santiga	AgroReus	Aeroport de Girona
Ampliació dels serveis de transport públic	0,26	0,01	3,45	2,88	1714,6	0,02
Dotació d'infraestructures segures per als desplaçaments a peu i amb bicicleta	1,23	0,33	0,03	0,102	0,53	0,02
Aplicació de sistemes de gestió del vehicle privat	2,31	1,53	107,4	198,27	81,89	n.d.

UTILITAT I APLICACIÓ DELS PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Els plans de mobilitat han aportat els coneixements bàsics i han fixat les línies d’actuació per poder començar a gestionar de forma més sostenible la mobilitat als polígons industrials. En aquest sentit, a continuació es recullen comentaris dels socis responsables d’aplicar el projecte als polígons i dels gestors de mobilitat, els quals reflecteixen la utilitat dels plans, així com les accions per començar a aplicar les seves recomanacions i propostes d’actuació.

POLÍGON MAS BEULÓ

- Els Plans de mobilitat sostenible han aportat accions innovadores que donen solucions a problemàtiques concretes dels polígons (ex. aparcaments per a vehicles d’alta ocupació VAO, on tenen preferència els vehicles amb dos o més ocupants). Els plans són una pauta de referència a l’hora de decidir quines accions cal implementar als polígons.
- L’ajuntament de Vic ha aplicat a partir del Pla de mobilitat sostenible, un Pla de passos de vianants i carrils bici.
- Hi ha actuacions proposades pels plans que ja es coneixen però que el Pla de Mobilitat ajuda a desenvolupar-les.
- Al Mas Beuló, de la mateixa manera que a la resta dels polígons on s’ha aplicat Gesmopoli, el Pla de mobilitat sostenible ha estat el document de base per elaborar el Pacte de Mobilitat del polígon consensuat amb tots els agents de la Mesa de Mobilitat. Les propostes d’actuació del pla són la referència per desenvolupar accions concretes de gestió i millora de la mobilitat.

POLÍGON EL SEGRE

- El Pla de Mobilitat del polígon El Segre s’ha integrat dins del Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida, per tant s’ha inserit en un marc més ampli, la qual cosa serà positiva per establir una gestió integrada de la mobilitat.
- Seguint les pautes del Pla de mobilitat sostenible, s’ha realitzat per part de la Paeria un estudi sobre les línies d’autobusos urbans i s’han utilitzat els resultats de les enquestes en la línia LP dels polígons i les incloses en el Pla de Mobilitat del polígon, per complementar aquest estudi i millorar la xarxa de transport urbà.
- Mitjançant la creació de la Mesa de Mobilitat s’han començat a desenvolupar les accions pilot de millora del polígon.
- Està previst construir una mesquita al polígon, la mobilitat de la qual serà molt important i requerirà una millora de les infraestructures per tal d’evitar efectes negatius en la mobilitat de la zona ubicada dins el polígon. Per part de la Paeria es va redactar un estudi de mobilitat posterior al del polígon, on trobem propostes d’actuació similars.



- En el Pacte social per a la ciutadania, la Paeria es compromet a donar suport a les propostes de millora en la línia d'autobusos dels polígons El Segre, Cimalsa i els Frares. El Pla i la Mesa de Mobilitat han elaborat propostes en aquest sentit.

POLÍGON SANTIAGA

- La realització del Pla de Mobilitat Sostenible del Polígon Santiago va permetre expressar l'opinió dels treballadors i treballadores del polígon. Tant els usuaris i usuàries del transport públic com els que no ho són van poder participar en les enquestes realitzades a la primera fase d'elaboració del pla. Les empreses també van poder donar la seva opinió sobre la mobilitat al polígon.
- La redacció del pla del Polígon Santiago va incloure tres empreses més de gran importància pel seu nombre de treballadors i treballadores, PANRICO SA, LÍPIDOS SA i STABALIT SA, per tal de poder obtenir una mostra de més de 8.000 treballadors i treballadores. Un cop desenvolupat el Pla de Mobilitat del polígon Santiago varen aportar-se possibles solucions en forma de propostes per tal de millorar la mobilitat dels nostres treballadors i treballadores.
- La integració de les propostes dels membres de la taula també va representar una fase important abans de la finalització de la redacció del pla. Aquestes conclusions es van presentar a la taula de Mobilitat que, dintre de les possibilitats de la Mesa, ha iniciat i posat en marxa algunes de les conclusions proposades. En un primer moment, la participació va ser molt important, com també la voluntat de dur a terme les propostes, tal com es va mostrar amb la retallada de l'arbrat per tal de poder llegir la informació dels panells del polígon. També es van canviar i millorar els panells informatius.
- Tot i aquestes bones intencions, cal posar de manifest que hi ha accions del pla que no han arribat a realitzar-se. Algunes són importants, com per exemple el pintat dels passos de viants, tant dels existents com dels que haurien d'afegir-se per millorar la qualitat de la mobilitat dels treballadors i de les treballadores del polígon.
- La continuïtat de la gestora de mobilitat del polígon també ha estat complicada a causa de les necessitats de trobar un nou finançament un cop acabat el projecte Gesmopoli. Aquest és un tema en el qual tant la gestora com la mesa hi estant treballant per tal de resoldre aquesta acció del pla, que és una de les més importants, tant per a la continuïtat de la mesa com per a la realització de la resta d'accions del pla.

POLÍGON EL PLA

- L'aprovació del Pla de Mobilitat als plens municipals de Molins de Rei i Sant Feliu ha permès que les actuacions proposades en el document quedin assumides en els seus plans municipals.
- El Pacte de Mobilitat que es va signar ha incorporat els resultats dels treballs realitzats en el Pla de Mobilitat del Polígon i en el Pla d'Acció.
- A partir de la diagnosi del pla, els ajuntaments van començar a millorar les principals deficiències detectades quant a l'accessibilitat, la millora de les parades dels autobusos, reforçament de la senyalització del polígon, etc., sense esperar l'aprovació formal del document.
- El mes d'abril es va posar en marxa un nou servei d'autobús entre Sant Feliu, Sant Vicenç i Molins de Rei que cobria parcialment el servei llançadora que s'inclouia al pla.
- Dintre de les mesures del pla hi figurava la creació d'un sistema públic de lloguer de bicicletes i, aprofitant l'estudi d'implantació del Bicing metropolità, el polígon (tant a Sant Feliu com a Molins) s'ha incorporat a la zona beneficiada per aquest transport.
- Partint del fet que una de les dades més rellevants del Pla de Mobilitat ha estat que un 53% dels treballadors desconeixen l'oferta de transport públic, els operadors de transports, jun-

III. PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE (PMS): RESULTATS I IMPLEMENTACIÓ



tament amb el gestor de mobilitat i CCOO estan desenvolupant un pla de comunicació per promocionar l'oferta de transport públic per accedir al polígon.

- Dins de les mesures del pla consta l'elaboració d'un portal de mobilitat (pàgina web) amb una triple funció: posar a disposició de qui ho desitgi tota la informació referent al Pla de Mobilitat, comunicar-se amb el gestor de mobilitat del polígon i enllaçar directament amb tots els operadors que ofereixen serveis de transport públic al polígon i, igualment, amb els serveis de compartir cotxe que ofereixen ambdós ajuntaments.

AEROPORT DE GIRONA

El Pla de Mobilitat ha suposat un catalitzador que ha permès cristal·litzar nombroses actuacions que a mig termini poden ser decisives en la millora de la sostenibilitat de la mobilitat a l'àrea:

- Inclusió de la línia Aeroport de Girona-Girona dins de la primera fase de la integració tarifària de l'ATM de Girona, no prevista inicialment. Aquesta actuació va ser la més reclamada en les entrevistes per la gran majoria d'empreses de l'aeroport i el CIM La Selva i sindicats. L'actuació s'ha pogut materialitzar gràcies a la col·laboració de diverses administracions de la Mesa de Mobilitat i a la receptivitat mostrada des de DGTT-DPTOP i l'ATM de Girona. Per tant, la Mesa de Mobilitat ha tingut un paper clau en aquest èxit.
- Aprofitament de la urbanització del CIM La Selva per adequar les parades d'autobús a un espai propi. (Aquesta mesura no estava inclosa en el projecte inicial d'urbanització del CIM). Aquesta actuació ha anat a càrrec de CIMALSA.
- L'operador està estudiant incrementar la freqüència horària i l'establiment d'una nova parada a Salt en la línia Girona-Aeroport de Girona l'any vinent.
- S'han creat noves línies de connexió Palamós-Caldes de Malavella-Aeroport de Girona, Sant Feliu de Guíxols-Caldes de Malavella-Aeroport de Girona.
- Construcció per part d'AENA (titular de l'aeroport) d'aparcaments per a bicicletes a l'aparcament dels treballadors.
- Acord per endegar estudis sobre la viabilitat de vies pedalables que enllacin l'aeroport amb les poblacions veïnes.
- Voluntat de continuïtat de la Mesa de Mobilitat.

POLÍGON AGROREUS

- El pla de mobilitat del polígon Agroreus ha estat consensuat i aprovat per el conjunt d'entitats que participen a la mesa de mobilitat, i això inclou a l'ajuntament de Reus, a l'empresa de Transport Públic de Reus, Reus Transport, a la delegació territorial del Departament de Medi Ambient i Habitatge i a la delegació territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat e Catalunya.
- Cal dir com element molt positiu que l'ajuntament de Reus ha fet seves les actuacions senyalades en el Pla de Mobilitat que són de la seva competència i ja ha iniciat actuacions directes sobre el polígon en:
 - La millora de senyalització
 - L'adequació viària
 - Lla promoció del transport públic al polígon, donat que ja que existeix una línia de transport públic la qual ha adequat els seus horaris als horaris d'entrada i sortida de les empreses per facilitar la seva utilització.

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

Una de les premisses bàsiques del Gesmopoli és la convicció que no és possible avançar vers un model més sostenible de mobilitat sense la implicació de tots els agents que estan vinculats amb la mobilitat als polígons industrials. En aquesta línia s'ha creat una Mesa de Mobilitat a cada polígon, formada pels principals agents (administracions, empreses, sindicats, operadors de transport), que s'ha encarregat principalment de l'elaboració i signatura d'un Pacte de mobilitat en cadascuna de les sis àrees industrials on s'han desenvolupat prèviament els plans de mobilitat. El pacte es defineix com un document de consens que té com a objectiu principal preservar el dret a la mobilitat dels treballadors i treballadores, mitjançant l'adquisició d'una sèrie de compromisos d'actuació. La filosofia del pacte és avançar vers un model de mobilitat més segur, equitatiu, tranquil, eficient i respectuós amb la salut de les persones i la qualitat del medi. Aquest document ha de ser fruit del diàleg i el consens entre els diversos agents socials, públics i econòmics del polígon per tal de consensuar uns objectius estratègics i unes accions associades que contribueixin a la millora del model de mobilitat existent.

Els pactes de mobilitat es van iniciar paral·lelament al tancament dels plans de mobilitat. En la metodologia de Gesmopoli els pactes van molt vinculats amb els resultats dels plans de mobilitat, de manera que es debaten i es tenen en compte les propostes i actuacions derivades dels plans.

Per tal de facilitar el procés d'elaboració del pacte de mobilitat, Gesmopoli ha creat la “Guia per a l'elaboració i aplicació de pactes de mobilitat”. Es tracta d'una eina de suport per als agents que intervenen en la planificació i gestió de la mobilitat als polígons i zones d'activitat econòmica amb un nombre elevat d'empreses i treballadors.

CAP A UN CANVI DE MODEL

D'entrada, la guia defineix el model de mobilitat imperant que es caracteritza per la dependència del vehicle privat. L'extensió de la ciutat difusa així com la dispersió territorial dels polígons industrials en són causes directes i contribueixen a agreujar aquesta problemàtica. D'aquestes tendències, en resulten un bon nombre d'impactes ambientals, socials i econòmics, com per exemple: l'exclusió sociolaboral, l'accidentalitat vial, les congestions i la pèrdua de temps, la ineficiència energètica, la contaminació i el soroll, o el consum del sòl i del territori. Tot això afecta directament la qualitat del medi ambient, però també la qualitat de vida i la salut dels treballadors, alhora que perjudica la competitivitat de les empreses i, en general, del sistema econòmic. En aquest context es proposa un canvi de model vers una mobilitat més sostenible basada en el reconeixement dels límits ecològics i el respecte per les generacions futures, que prioritzi els valors d'accessibilitat universal, la seguretat, l'eficiència, l'equitat, el benestar i la convivència. Es tracta d'afavorir els mitjans de transport que tenen menor consum d'energia i baixes emissions, però també que suposin una menor ocupació de l'espai públic i assegurin una equitat social a l'hora d'accedir als espais de treball.

EL PACTE PER LA MOBILITAT

En segon lloc, la guia defineix el concepte de Pacte de Mobilitat i posa l'accent en la seva aplicació en els polígons industrials. Es tracta d'un procés participatiu que ha de permetre avançar vers un model de mobilitat i accessibilitat més sostenible i segur. En el cas dels polígons industrials es recalca la necessitat d'implicar tots els agents directament vinculats amb el polígon: administració, sectors empresarials i òrgans gestors del polígon, i sindicats.

El bloc principal d'aquest document guia és el procés metodològic de creació del Pacte de Mobilitat. En primer lloc, s'ha de tenir present que es tracta d'un procés participatiu i, per tant, cal definir un calendari de sessions de treball per anar avançant vers la realització del Pacte de Mobilitat. La guia proposa una periodicitat de reunions quinzenal, amb un termini aproximat de durada de quatre a sis mesos per tancar un acord de pacte i passar, a continuació, a la implantació de les accions i més endavant al seguiment i revisió. Els continguts de les sessions de treball poden variar, però en general s'han de centrar en els objectius que es persegueixen, els problemes de mobilitat existents, les possibles solucions, els objectius de futur i les actuacions a aplicar.

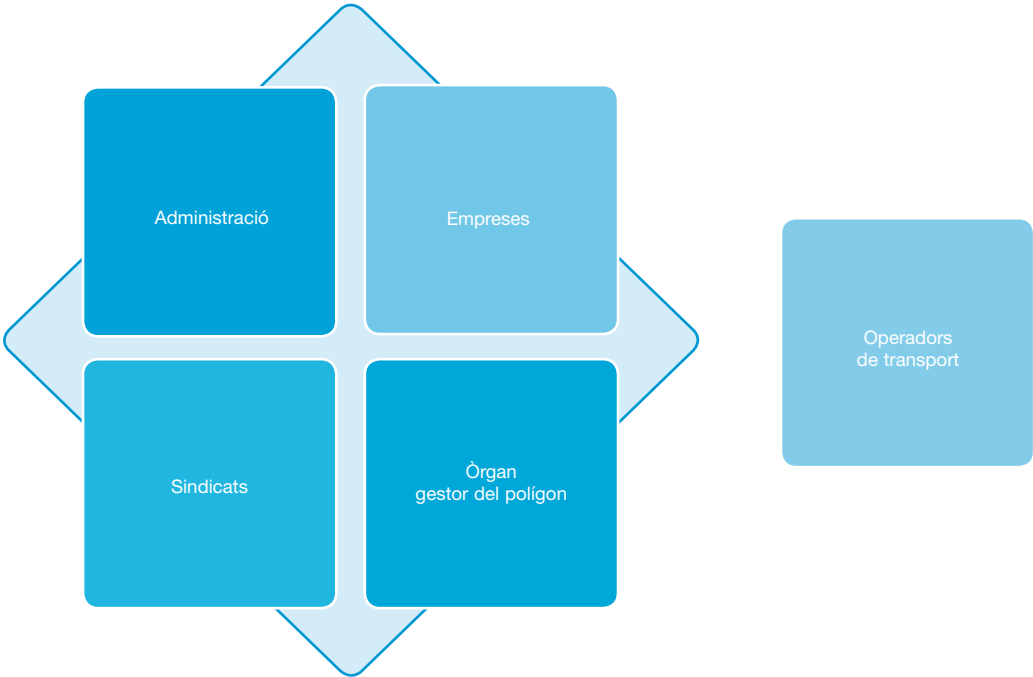
GUIA PER A L'ELABORACIÓ I APLICACIÓ DE PACTES DE MOBILITAT



El procés d'elaboració del pacte passa per una sèrie d'etapes que es detallen seguidament, tot i tenint present que el pacte ha de ser un procés flexible que permeti als agents implicats actuar amb llibertat.

1. **Impuls del Pacte i la Mesa:** el pacte ha de tenir un agent impulsor que pot ser qualsevol dels agents que tenen relació amb un determinat polígon o zona d'activitat econòmica. Aquest ha de posar les bases perquè la resta d'agents es vagin incorporant al procés i es pugui crear la Mesa del Pacte com a òrgan de participació voluntària que ha de tirar endavant el Pacte. La composició de la Mesa pot variar en funció de les característiques de cada polígon però, en general, ha de comptar amb la participació d'agents socials, públics i econòmics.

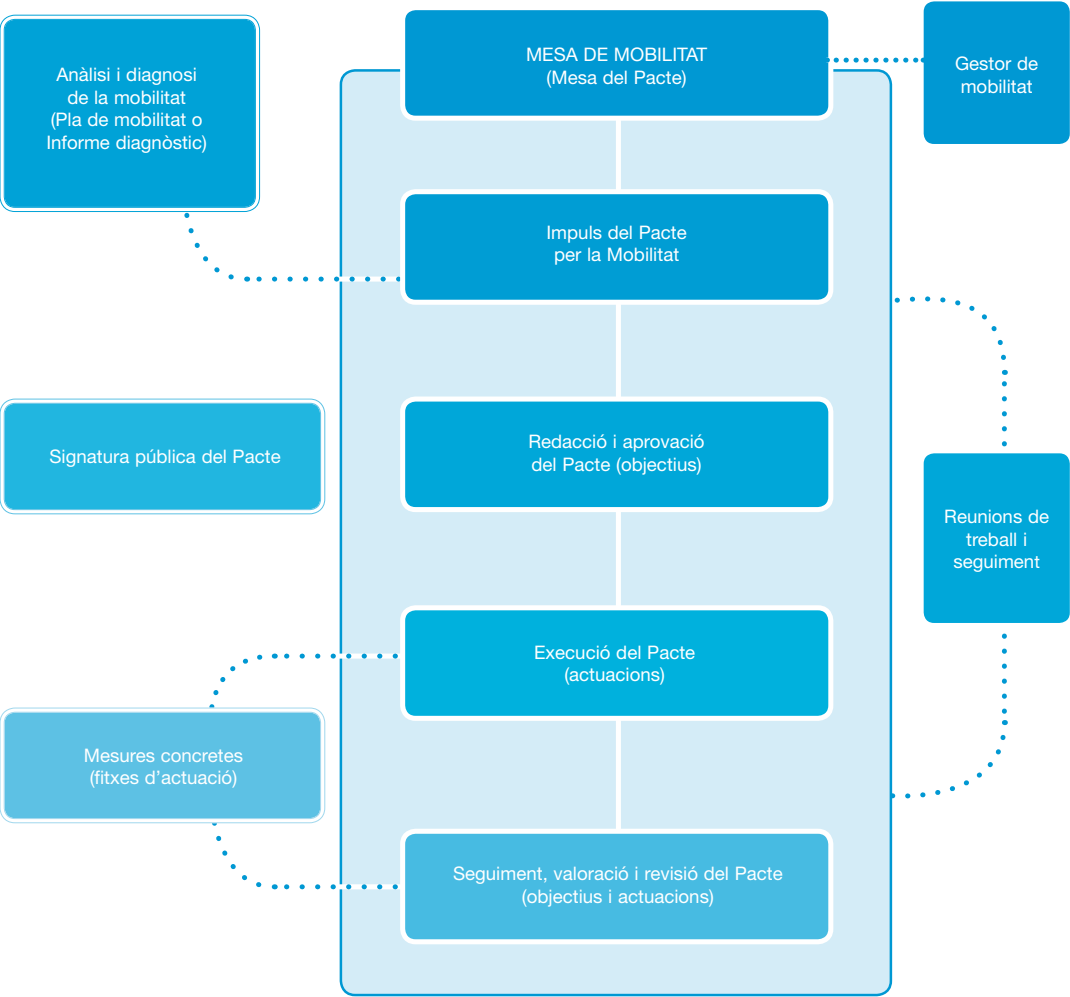
Gràfic 4.
Els integrants de la Mesa del Pacte per la Mobilitat



2. **Anàlisi de la mobilitat:** per avançar vers l'elaboració del Pacte de Mobilitat cal comptar amb una diagnosi que identifiqui els punts forts i els punts febles de la mobilitat i l'accessibilitat al polígon. Aquesta informació és clau per plantejar objectius estratègics i actuacions de millora. Si existeix un Pla de Mobilitat Sostenible de la zona en qüestió podem disposar ja de l'anàlisi de mobilitat i, en cas que el Pla no s'hagi realitzat, es pot elaborar un informe de diagnosi, suficient per detectar els punts forts i els punts febles.
3. **Redacció i aprovació del Pacte:** el document del Pacte de Mobilitat ha de consistir en una sèrie d'objectius estratègics, una declaració d'intencions que cal traduir a posteriori en actuacions i mesures concretes. La Mesa del pacte ha de consensuar i aprovar aquest document i convé també que el faci públic per tal de donar-lo a conèixer.
4. **Aplicació del Pacte:** a partir dels objectius estratègics aprovats per la mesa s'ha de procedir a desenvolupar i prioritzar actuacions, les quals poden venir donades per un Pla de Mobilitat existent, o haver-se de crear de bell nu. Per a la correcta aplicació del Pacte i de les actuacions que se'n derivin és essencial crear una figura de gestió i avaluació. En aquest sentit es pot escollir un responsable que actuï com a gestor de mobilitat i que estigui vinculat directament amb la Mesa de Mobilitat.

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

Gràfic 5.
Procediment genèric per a l'elaboració d'un Pacte per la Mobilitat tipus (etapes)



5. **Valoració i revisió del Pacte:** el Pacte de Mobilitat ha de ser un procés viu, la qual cosa implica la necessitat de fer un seguiment i avaluació de les actuacions mitjançant indicadors, pacte que ha d'ajudar a establir un procés de revisió i millora per part de la Taula de mobilitat.

Juntament amb la definició del procés, la guia ofereix tot una sèrie de recursos per facilitar la redacció del Pacte de Mobilitat: exemples d'identificació de punts forts i punts febles de l'accessibilitat dels treballadors d'un polígon i dels impactes ambientals, proposta tipus de continguts d'un pacte per la mobilitat, qüestionari i fitxa tipus per a les actuacions, taula de seguiment global del Pacte i de les propostes d'actuació, així com exemples de pactes de mobilitat.

Tal com es recull a la guia per elaborar pactes de mobilitat, el procés de creació d'un pacte requereix la creació d'un òrgan on hi participin tots els agents vinculats amb el territori on es vol aplicar el pacte. Per això, una de les prioritats del Gesmopoli ha estat la creació d'una Mesa de Mobilitat en cadascun dels polígons. Les meses s'han constituït formalment en tots els casos incorporant principalment els ajuntaments i altres administracions implicades, les empreses, els sindicats i els operadors de transport en alguns casos. Aquest instrument està pensat perquè tingui continuïtat més enllà del Gesmopoli, per tant s'espera que s'hagin creat les dinàmiques necessàries perquè les meses puguin continuar la feina iniciada.



A continuació, es presenten les característiques de les Meses de Mobilitat creades.

POLÍGON MAS BEULÓ

- **Data d'inici dels treballs de la mesa:** el dia 13 de març de 2008.
- **Agents que formen part de la mesa:**
 - Ajuntament de Vic.
 - Sindicats: CCOO i UGT.
 - Associació d'empresaris del polígon Mas Beuló.
 - Diputació de Barcelona.
- **Reunions celebrades:**
 - 13 de març de 2008: presentació dels pressupostos de les primeres actuacions que es volien implantar al polígon, debat i modificacions de les actuacions amb el consens de la taula.
 - 5 de juny de 2008: reunió celebrada amb els empresaris on es van debatre les accions a emprendre.
 - 10 de setembre de 2008: seguiment de les actuacions i firma del Pacte de Mobilitat.
- **Comentaris-resultats:**
 - Creació de la Mesa de Mobilitat i signatura del Pacte de Mobilitat.
 - El Pacte de Mobilitat inclou un apartat amb les accions detallades que es proposa implementar al polígon. Les accions ja estan pressupostades i formen part del Pla de Mobilitat del polígon. Tal com es va acordar a la primera reunió de la taula de mobilitat, s'han suprimit algunes accions del pla ja que es van desestimar perquè no es consideraven necessàries o adients.

POLÍGON EL SEGRE

- **Data de constitució de la mesa:** 14 d'abril de 2008.
- **Agents que formen part de la mesa:**
 - Ajuntament de Lleida.
 - Associacions de propietaris del polígon industrial del Segre i del polígon industrial Camí dels Frares.
 - Sindicats CCOO i UGT.
 - Gestors i operadors de transport: ATM-Àrea de Lleida, SARBUS.
 - Associació d'empresaris del CIM.
 - Diputació de Barcelona.
- **Reunions celebrades:**
 - 14 d'abril de 2008: constitució de la mesa i elecció dels càrrecs representatius, president i secretari.

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE



- 26 de juny de 2008: presentació del pla d'acció i les proves pilot que es van començar a dur a terme en els mesos de juliol i agost.
- 13 d'octubre de 2008: firma del document del Pacte de Mobilitat del polígon El Segre i balanç del projecte al llarg d'aquest període.

• **Comentaris-resultats:**

- Constitució formal de la mesa, elecció i nomenament dels càrrecs representatius de la mesa i aprovació dels objectius i de les normes de funcionament de la mesa.
- Discussió sobre el Pacte de Mobilitat, presentació i aprovació del pla d'acció i proves pilot per al polígon i presentació d'un fullet de divulgació del Pla de Mobilitat del polígon.
- Compromís de la Mesa de treballar en el transport urbà, projectes de reurbanització i campanyes de sensibilització per millorar la mobilitat al polígon.
- Execució de les proves pilot, consistents en l'arranjament de tres passos de vianants i dues parades d'autobús i la creació de tres passos de vianants nous.
- Edició i difusió del tríptic informatiu del Pla de Mobilitat del polígon del Segre.
- Execució d'accions d'arranjament del mobiliari urbà i retirada de vehicles abandonats per part de l'Ajuntament de Lleida.
- Aprovació i signatura del Pacte de Mobilitat per al polígon El Segre.

POLÍGON SANTIGA

- **Data d'inici dels treballs de la mesa:** 25 de juliol de 2008.
- **Agents que formen part de la mesa:**
 - Ajuntaments de Barberà del Vallès i de Santa Perpètua de Mogoda.
 - Consell Comarcal del Vallès Occidental.
 - Junta de Conservació del Polígon Santiga.
 - Consell intersectorial d'empreses de Sabadell i Comarca (CIESC).
 - Grup SARBUS.
 - Consorci per la ocupació i la promoció econòmica del Vallès Occidental.
 - Sindicats: CCOO i UGT.
 - Cambra de Comerç de Sabadell.
 - Gestora de mobilitat del polígon Santiga.
 - En un primer moment també en van formar part els membres de Sagalés.
- **Comentaris-resultats:**
 - Durant els tres anys de vida de la mesa de mobilitat les seves característiques han anat canviant. El períple fins arribar al desenvolupament i signatura del Pacte de mobilitat ha estat dur, però ha estat possible gràcies a la intervenció d'una de les figures més importants que té la mesa com és la gestora. Els canvis de govern o la reelecció dels mateixos han comportat part d'aquestes dificultats.



- La mesa ha estat una entitat molt viva i els seus membres s'han ampliat amb el pas del temps, tot i que també n'hi ha hagut algun que no ha continuat. Les reunions amb els membres de la mesa han estat molt participatives i consensuades.

POLÍGON EL PLA

- **Data de constitució de la Mesa de Mobilitat:** 29 de juny de 2007.
- Entitats/organismes que formen part de la mesa:
 - Ajuntament de Molins de Rei.
 - Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat.
 - Diputació de Barcelona.
 - Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques).
 - Associació d'Empresaris del Pla (AEPLA) de Sant Feliu de Llobregat.
 - Associació d'Empresaris del Pla (AEPLA) de Molins de Rei.
 - Sindicats: CCOO i UGT.
- Gestors i operadors de transport: Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Entitat del Transport Metropolità (EMT), Soler i Sauret, Rodalies Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- **Nombre de reunions celebrades:** 9 (des de maig de 2006 a octubre de 2008).
- **Resultats de la Mesa de Mobilitat:**
 - Elaboració i aprovació del Pla de Mobilitat.
 - Aprovació del Pla de Mobilitat pels dos ajuntaments.
 - Signatura del pacte de la mobilitat.
 - Aprovació del gestor de mobilitat.
 - Realització d'un reglament de funcionament de la mesa.
 - Designació d'una presidència, vicepresidència i secretari de la mesa.
 - Presentació d'al·legacions amb les mesures del Pla de Mobilitat al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya.
 - Participació en l'elaboració del portal de mobilitat del polígon (pàgina web).
 - Participació en l'acte públic d'adhesió i signatura del Pacte de Mobilitat.

POLÍGON AGROREUS

- **Data de constitució de la Mesa de Mobilitat:** la Mesa de Mobilitat es va constituir el 28 de febrer de 2.007, i després ha anat evolucionant fins al 17 de juliol de 2.008, dia en què es va aprovar el Pla de Mobilitat i al mateix temps es va dotar la mesa d'una presidència que va recaure en la Cambra de Comerç de Reus.

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE



- **Entitats/organismes que formen part de la mesa:**
 - Ajuntament de Reus.
 - Cambra de Comerç de Reus.
 - Federació de Societats Laborals de Catalunya FESALC.
 - Reus Transport S.A.
 - Associació de Polígons Industrials de Reus APIR.
 - Foment Reus Empresarial Foment del Treball.
 - PIMEC Reus.
 - Departament de Medi Ambient i Habitatge, Serveis Territorials de Tarragona.
 - Sindicats: CCOO i UGT.
- **Reunions celebrades:** la mesa com a tal ha realitzat quatre reunions de forma formal, però se n'han realitzat fins a 12 amb les entitats de forma bilateral per anar consensuant tots els punts del pla i les formes d'actuació. Cal tenir en compte que en el període en què s'ha desenvolupat el projecte s'han realitzat eleccions al Parlament de Catalunya que han comportat canvis de responsabilitats, eleccions en les administracions locals que també han suposat modificacions en les responsabilitats i eleccions en dues organitzacions empresarials locals (APIR i PIMEC). Això ha obligat a refer els processos de participació i de confiança.
- **Resultats de la Mesa de Mobilitat:** els resultats de la mesa són fruit de la seva evolució, des de la seva constitució, de la necessitat d'agrupar totes les parts que eren afectades i tenien competències sobre les actuacions, i de la necessitat d'estructurar la mesa amb una presidència, a més de la inclusió de la figura del gestor de mobilitat. A partir d'aquesta evolució els resultats són:
 - L'aprovació d'un Pla de Mobilitat.
 - La signatura del Pacte de Mobilitat.
 - La creació d'una dinàmica de concertació amb el compromís de totes les parts de seguir amb el mateix mètode per als altres polígons de la ciutat i altres punts de nova expansió d'activitat de la ciutat. Per això s'ha donat la proposta i aprovació de la presidència de la mesa a la Cambra de Comerç de Reus.

AEROPORT DE GIRONA

- **Data de constitució de la Mesa de Mobilitat:** 23 de gener de 2008.
- **Entitats/organismes que formen part de la mesa:**
 - Ajuntament de Vilobí d'Onyar.
 - Ajuntament de Riudellots de la Selva.
 - AENA – Aeroport Girona.
 - CIMALSA – CIM La Selva.
 - ATM Girona.
 - Oficina de Turisme-Generalitat.



- Empreses de l'àmbit: Areas SA, Ryanair, Lesma Handing group, GoldCAR rental, Saba-Abertis, AVIS i ALDEASA.
- Sindicats: UGT Girona i CCOO Girona.
- Gestora de mobilitat.
- Nombre de reunions celebrades:
- La Mesa de Mobilitat s'ha reunit cinc vegades:
 - 23 de gener de 2008: constitució de la Mesa de Mobilitat.
 - 28 de març de 2008: signatura del Pacte per la Mobilitat.
 - 30 de maig de 2008.
 - 4 de setembre de 2008.
 - 31 d'octubre.
- Resultats de la Mesa de Mobilitat:
 - Constitució de la Mesa de Mobilitat: 23 de gener de 2008.
 - Signatura del Pacte per la Mobilitat: 28 de març de 2008.
 - Aprovació del Pla de Mobilitat de l'Aeroport de Girona i CIM La Selva en ple municipal de l'Ajuntament de Riudellots de la Selva: 29 d'abril de 2008.
 - Aprovació del Pla de Mobilitat de l'Aeroport de Girona i CIM La Selva en ple municipal de l'Ajuntament de Vilobí d'Onyar: 31 de juliol de 2008.
 - Integració a la mesa de les principals empreses de l'aeroport i CIMALSA, sindicats i administracions amb competències.

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

APROVACIÓ I CONTINGUTS DELS PACTES DE MOBILITAT

Taula 2. Dates d'aprovació dels pactes de mobilitat dels polígons

Les Meses de Mobilitat dels sis polígons on s'ha desenvolupat Gesmopoli han aprovat durant el 2008 un Pacte de Mobilitat que té com a objectiu principal formular els objectius i les propostes per gestionar la mobilitat d'una manera més sostenible a cada polígon.

Polígon	Data d'aprovació del Pacte
Aeroport de Girona	28 de març de 2008
AgroReus	17 de juliol de 2008
Santiga	25 de juliol de 2008
Mas Beuló	10 de setembre de 2008
El Pla	18 de setembre de 2008
El Segre	13 d'octubre de 2008

Cada Pacte de Mobilitat té una sèrie de continguts comuns que es descriuen a continuació:

JUSTIFICACIÓ DEL PACTE

- Defineix l'objectiu principal del pacte i el concepte de mobilitat sostenible que guia els objectius del pacte.

CRITERIS

- Accessibilitat universal.
- Seguretat vial.
- Eficiència i eficàcia.
- Benestar de les persones.
- Competitivitat de les empreses.
- Participació i consens.

ELEMENTS MÉS DESTACATS DE L'ESTAT DE LA MOBILITAT AL POLÍGON

Inclou els aspectes més rellevants de la diagnosi de la mobilitat i l'accessibilitat portada a terme dins dels plans de mobilitat sostenible.

OBJECTIUS

1. Configurar un model de polígon industrial accessible i segur per a tots els treballadors i treballadores, que garanteixi el seu dret a una mobilitat sostenible en un espai públic de qualitat.
2. Fomentar la cooperació entre les administracions, empreses i sindicats, i crear òrgans de planificació i gestió de la mobilitat sostenible dels treballadors.
3. Reduir la mobilitat en vehicle privat a motor per garantir un entorn amb menys emissions, fums, soroll i accidentalitat viària.
4. Implantar una xarxa de transport públic col·lectiu plenament integrada i adaptada als horaris laborals dels treballadors.
5. Promoure beneficis econòmics i fiscals per afavorir la utilització dels mitjans de transport més sostenibles.

- 6.Fomentar la intermodalitat entre tots els mitjans de transport públics i privats per millorar l'eficiència del model de mobilitat.
- 7.Impulsar un canvi social i cultural entre els treballadors amb relació als seus hàbits de mobilitat, i fomentar les actuacions comunicatives des de l'Administració i les empreses.
- 8.Incorporar noves tecnologies i sistemes de gestió de la mobilitat que contribueixin a implantar un model de mobilitat més sostenible.
- 9.Considerar la mobilitat a peu i amb bicicleta com a alternatives reals de mobilitat en els polígons.
- 10.Desenvolupar eines i instruments que permetin avaluar els progressos de l'aplicació del Pacte per la Mobilitat.

PLA D'ACCIÓ

En aquest apartat és on hi ha hagut una major participació de les meses per tal de definir quines línies estratègiques i quines accions concretes s'incloïen en el pacte. Per a cadascuna de les accions s'ha fet una previsió de prioritat, moment d'execució, actors implicats i proposta de finançament. A continuació, s'exposen de manera resumida les actuacions que s'han incorporat als pactes de mobilitat aprovats, destacant en primer lloc les actuacions que s'han inclòs a més d'un pacte.



IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

Taula 3. Actuacions incloses als pactes de mobilitat

Actuacions incorporades en diversos pactes de mobilitat		
Temàtiques	Actuació	Pacte on s'ha integrat l'actuació
Gestió global de la mobilitat	Consolidació de la Mesa de Mobilitat del polígon	El Pla, Santiga, El Segre, Aeroport de Girona, AgroReus
	Creació de la figura del gestor de mobilitat del polígon	El Pla, Santiga, El Segre, Aeroport de Girona, AgroReus
Transport públic	Millora de la informació a l'usuari habitual i a l'usuari potencial	El Pla, Aeroport de Girona
	Millora de l'equipament de les parades d'autobús	El Pla, Santiga, El Segre, Mas Beuló
	Adaptació dels horaris de transport públic del polígon segons les necessitats dels treballadors i treballadores	Santiga, El Segre
	Abaratiment del cost del transport públic pels treballadors	Santiga, Aeroport de Girona
Mobilitat a peu	Arranjament dels itineraris d'accés a les parades d'autobús	El Pla, Mas Beuló
	Indicació dels itineraris preferents per desplaçaments a peu	El Segre, Mas Beuló
	Condicionament i/o instal·lació de passos de vianants	Mas Beuló, AgroReus
Mobilitat en bicicleta	Creació o ampliació d'itineraris ciclistes d'accés al polígon	El Pla, El Segre, Mas Beuló, Aeroport de Girona, AgroReus
	Promoció de l'ús de la bicicleta	El Pla, Aeroport de Girona, AgroReus
	Creació d'aparcaments segurs per a bicicletes i d'altres infraestructures per a ciclistes	El Pla, Aeroport de Girona, AgroReus
	Foment dels desplaçaments interns en bicicleta	Santiga, AgroReus
Altres sistemes de gestió de la mobilitat més sostenibles	Promoció del cotxe compartit	El Pla, El Segre, Aeroport de Girona, AgroReus, Mas Beuló
	Promoció del servei de transport d'empresa	El Segre, Mas Beuló
Gestió de l'aparcament	Reserva de zones VAO per a l'estacionament de vehicles ocupats per dues o més persones	El Segre, Mas Beuló
	Regulació i control de l'aparcament	El Pla, Mas Beuló, AgroReus
Seguretat i accessibilitat	Millora de la senyalització horitzontal i vertical de l'espai viari, tant per a vehicles com per a vianants	El Pla, Santiga, El Segre, Mas Beuló, AgroReus
	Millora de la seguretat viària	El Pla, Santiga, El Segre
	Millores en la urbanització del polígon (paviments, voreres, rotondes, semàfors, etc.)	El Segre, Mas Beuló
	Millora de la senyalització per canalitzar el trànsit d'accés	El Segre, Mas Beuló
Difusió i sensibilització	Creació d'un espai web per penjar informació sobre els polígons industrials	El Segre, Mas Beuló, El Pla
	Creació d'una imatge de marca per tal de dissenyar campanyes de mobilitat	El Segre, Mas Beuló, El Pla
	Edició d'un díptic informatiu sobre els models de transport alternatiu que porten fins al polígon	El Segre, Mas Beuló, El Pla
	Reserva d'un espai web per incorporar un cercador de rutes en transport públic	El Segre, Mas Beuló, El Pla



Actuacions incorporades en un sol Pacte de Mobilitat	
Pacte on s'ha integrat l'actuació	Actuació
Aeroport de Girona	Millora de la freqüència i de l'horari del servei de transport públic des de Girona
	Millora de la cobertura del servei de transport públic
	Creació d'un servei de transport per desplaçar-se des dels municipis veïns i des de l'estació de tren fins a l'aeroport
	Adequació de l'accés a peu des de l'aparcament del CIM La Selva
AgroReus	Creació de l'observatori de la mobilitat del polígon
	Creació de la figura del responsable de transport dins les empreses
	Promoció de la línia de bus L-30
	Optimització de les línies d'autobús interurbanes
	Foment de la utilització de l'automòbil de manera energèticament racional. Curs de conducció eficient
	Rutes compartides d'empreses
	Promoció del teletreball i d'horaris de treball alternatius
	Xarxa d'itineraris per a vianants a l'interior i a l'exterior del polígon
	Millora de la il·luminació de les zones de pas de vianants
	Construcció de rotondes als accessos i a l'interior del polígon
	Senyalització informativa d'empreses per orientar als visitants
	Limitació de velocitat a 40 km/h
	Mesures dissuasòries per evitar l'excés de velocitat
	Realització de jornades sobre mobilitat sostenible
Mas Beuló	Implantació d'una nova línia urbana que ofereixi servei als polígons
El Pla	Millora de la velocitat comercial del servei d'autobús
	Suport per part del polígon a la continuació del tramvia fins a l'intercanviador de Quatre Camins
	Creació d'un servei llançadora entre les estacions de FFCC i el polígon
	Realització de plans de mobilitat d'empresa
	Arranjament dels itineraris d'accés a les estacions de FFCC i als nuclis urbans
	Control de l'aparcament sobre les voreres
	Eliminació de la vegetació invasora de les voreres
	Permeabilització de l'antiga N-340 i l'Avinguda Pla
	Creació d'itineraris accessibles per a PMRs
	Creació d'un servei públic de bicicletes
	Reducció de l'aparcament de vehicles pesats al polígon
	Redireccionament del trànsit pesat que no té com a destinació el polígon
	Disminució de la contaminació atmosfèrica i de l'efecte hivernacle provocats per la mobilitat dels treballadors/es del polígon
Santiga	Subdivisió de la línia 3 de Barberà del Vallès en dues línies
	Millora de la seguretat i del confort en els desplaçaments a peu
	Millora de la seguretat en els desplaçaments dels vehicles: inclusió d'espais d'espera per a camions
El Segre	Inclusió del Pla de Mobilitat del polígon El Segre dins del Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida
	Suport a la conversió del tren en tramvia
	Redefinició del recorregut de la línia de bus dels polígons per augmentar la freqüència de pas i reduir el temps d'espera
	Adequació de l'itinerari del Parc de la Mitjana
	Redacció del Projecte de Reurbanització del polígon El Segre
	Creació de campanyes de millora i sensibilització de la mobilitat en el polígon El Segre i en d'altres

IV. PACTES DE MOBILITAT: ACCIÓ CONJUNTA PER IMPULSAR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE



GESTIÓ DEL PACTE

- Aquest apartat de la guia inclou els agents i les persones implicades en el desenvolupament i la gestió del Pacte de Mobilitat que normalment solen ser els responsables de la Mesa de Mobilitat del polígon.

SEGUIMENT I REVISIÓ DEL PACTE

- Al final del pacte, s'inclou un sistema de seguiment del pacte per tal d'assegurar i avaluar la seva correcta aplicació. Aquest sistema està basat, principalment, en indicadors de seguiment.

Imatges de l'aprovació dels pactes de mobilitat als polígons El Pla i El Segre



V. EL GESTOR DE MOBILITAT: UN AGENT DE CONCENTRACIÓ I IMPULS DE LES POLÍTIQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

La introducció d'un gestor de mobilitat als polígons i àrees industrials és imprescindible per poder tirar endavant accions de millora de la mobilitat i de l'accessibilitat en aquestes zones, així com per establir un seguiment i una revisió de tot el procés d'actuació. Actualment aquesta figura no està gaire implantada a casa nostra i només en tenim exemples puntuals en alguns municipis i polígons industrials de Catalunya. Per tal de fomentar-la, Gesmopoli ha desenvolupat un curs destinat a futurs gestors de mobilitat, alhora que ha implementat la figura del gestor de mobilitat en cadascun dels sis polígons del projecte.

Amb l'objectiu de desenvolupar una metodologia de referència que serveixi per a la formació dels gestors de mobilitat, en el projecte Gesmopoli s'ha elaborat un "Manual per a gestors de mobilitat" que desenvolupa els continguts abans esmentats.

A partir del curs de formació s'ha introduït un gestor de mobilitat per a cadascun dels sis polígons de treball, que ha posat en pràctica les actuacions derivades del pla i del Pacte de Mobilitat. L'objectiu de Gesmopoli ha estat donar suport a aquests gestors de mobilitat durant un any, i consegüentment ajudar a la consolidació d'aquesta figura de cada polígon involucrat al projecte.

CURS DE GESTORS DE MOBILITAT DE POLÍGONS INDUSTRIALS I CENTRES D'ACTIVITAT ECONÒMICA

1. INTRODUCCIÓ

El curs de gestors de mobilitat es va realitzar entre els mesos d'octubre i desembre del 2007 en el programa Gesmopoli. Es van elaborar dues guies ja previstes en el projecte, anomenades Manual per a gestors de mobilitat i Guia per a la elaboració i aplicació de pactes de mobilitat, com a material del curs.

El comitè directiu del curs estava dirigit per Domènec Cucurull i Ferran Vallespinós. L'organització del curs va anar a càrrec dels tècnics de l'Àrea de Medi Ambient: Helena Perxacs, Carlos González i Salvador Fuentes. La coordinació tècnica es va contractar al professional Antoni París (Comunicació socioambiental).

2. METODOLOGIA

El repte fou muntar un curs a mida per les persones de la zona dels polígons Gesmopoli. D'una banda calia que s'escollís un alumnat adient a la zona dels polígons i de l'altra, un professorat pluridisciplinari que donés una visió global de la mobilitat als llocs de treball i de la problemàtica associada, des del punt de vista de l'administració, dels sindicats, dels empresaris, de les enginyeries especialitzades i dels representants de la societat civil organitzada.

3. LA SELECCIÓ D'ALUMNES

Per al procés de selecció es va comptar amb la col·laboració dels socis del projecte i dels ajuntaments implicats. Es mirava de formar com a mínim dues persones per cada polígon.

Un cop seleccionats els currículums, es van escollir els assistents al curs; van ser quinze persones amb perfils diversos i de diferents punts de Catalunya.



Finalment, i un cop superat el curs amb un 80% d'assistència, i a proposta del comitè tècnic de Gesmopoli, els gestors/es nomenats van ser els següents:

Polígon	Persona	Soci responsable	Adreça electrònica	Ubicació
Mas Beuló	Albert Cortadelles Baulenas	DIBA	elbeulo@gesmopoli.net	Ajuntament de Vic (Departament d'Urbanisme)
El Pla	Albert Obiols i Juan	CCOO	elpla@gesmopoli.net	Centre de Serveis El Pla
Santiga	Marta Garcia Martínez	UGT	santiga@gesmopoli.net	Oficina d'UGT a Sabadell
Aeroport de Girona	Montse Pascual	DMAiH	aeroportgirona@gesmopoli.net	Vilobí d'Onyar
AgroReus	Ignacio Irazoqui Calcabrini	FESALC	AgroReus@gesmopoli.net	FESALC (provisional)
El Segre	Jordi Cabal Grau	DIBA	elsegre@gesmopoli.net	Polígon El Segre - Cambra de Comerç

En dos dels sis polígons on s'ha implantat el projecte, no es va poder escollir gestors que fessin el procés de formació. Tant en el cas de l'Aeroport de Girona com en el cas del polígon Santiga, els gestors van rebre assessorament de les empreses redactores del Pla de Mobilitat dels polígons corresponents, així com dels socis responsables.

4. PROFESSORAT I PROGRAMA DEL CURS

L'organització del curs va tenir especial cura per no oferir un curs estàndard sense atractiu. Tot el professorat estava relacionat directament amb la gestió de la mobilitat als polígons industrials i, a més a més, es va incorporar un tema –mercaderies- a petició de l'alumnat. Tot seguit, es presenta el programa del curs i el professorat que el va impartir:

PRESENTACIÓ DEL CURS I DEL PROJECTE GESMOPOLI. L'ACCÉS DELS TREBALLADORS ALS POLÍGONS INDUSTRIALS: LES DISFUNCIONS, LES CAUSES I LES CONSEQÜÈNCIES.

Salvador Fuentes, Carlos González i Helena Perxacs, Gerència de Serveis de Medi Ambient. Diputació de Barcelona. Aportació d'una visió global del projecte com a responsables tècnics del projecte Gesmopoli, així com dels seus coneixements sobre el tema específic de la mobilitat.

Xavier Irigoyen, Greccat, El gerent de l'empresa Greccat, i responsable de la redacció del Pla de Mobilitat del Segre, va donar la seva visió d'enginyer expert en mobilitat.

LA INTEGRACIÓ DE LES POLÍTIQUES DE TRANSPORT I MOBILITAT. LA PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA I LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT. LA MOBILITAT SOSTENIBLE ALS POLÍGONS INDUSTRIALS.

Irene Quintans, Arquitecta urbanista Visió dels urbanistes i planificadors de la ciutat que sovint obliden que un polígon industrial hauria de contenir elements de paisatge, com ara voreres amples, arbrat, etc., importants tant per vehicles, com per vianants i ciclistes.

V. EL GESTOR DE MOBILITAT: UN AGENT DE CONCENTRACIÓ I IMPULS DE LES POLÍTIQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Leif Thorson, GENIT - Centre d'Innovació del Transport, UPC Els investigadors sobre mobilitat també van tenir el seu espai en el curs. El GENIT va redactar l'estudi de síntesi dels sis plans de mobilitat sostenible dels polígons pel projecte Gesmopoli.

LA MOBILITAT SOSTENIBLE ALS POLÍGONS INDUSTRIALS: LA MESA DE MOBILITAT, EL PACTE, EL GESTOR DE MOBILITAT I EL PLA DE MOBILITAT. ACTUACIONS A CATALUNYA I ESPANYA ELS COSTOS DEL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU.

Carme Aparicio, Unió General de Treballadors de Catalunya (UGT) Com a sòcia representant del comitè tècnic Gesmopoli, va donar a conèixer la importància dels sindicats a l'hora d'aconseguir una mobilitat sostenible als llocs de treball.

Manel Ferri, Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CONC) Com a soci representant del comitè tècnic Gesmopoli, va donar la seva opinió des del punt de vista d'un dels sindicats que darrerament ha realitzat més campanyes publicitàries sobre la mobilitat sostenible als llocs de treball adreçades a treballadors.

Lluís Alegre, Autoritat del Transport Metropolità (ATM) El Cap de Servei de Mobilitat de l'ATM va presentar les estadístiques recents sobre mobilitat quotidiana en dies feiners, com afecta la mobilitat als treballadors en els centres de treball i com ens desplaçem.

LA MOBILITAT EN POLÍGONS INDUSTRIALS

José Antonio Malo, Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat (AiM) El Gerent d'AiM, expert en transport de mercaderies, va exposar la problemàtica de la logística i de l'existència de força polígons que no disposen d'espais adequats per al tràfic de mercaderies pesants o d'aparcaments per al descans dels camioners.

Ramon Pons, Associació d'Empreses del Polígon del Pla (AEPLA) El president d'AEPLA, i membre de la taula de mobilitat del polígon El Pla, va exposar el punt de vista empresarial i com els empresaris demanen a l'administració més mesures per a l'ordenació del trànsit i el manteniment dels polígons, així com la problemàtica del transport de mercaderies.

EXPERIÈNCIES DE MOBILITAT SOSTENIBLE A POLÍGONS INDUSTRIALS: ELS CASOS D'ALEMANYA I BÈLGICA.

Presentat per la Gerència de Serveis de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona

LEGISLACIÓ SOBRE MOBILITAT A CATALUNYA, ESPANYA I EUROPA ELS COSTOS SOCIOAMBIENTALS DEL TRANSPORT. LEGISLACIÓ SOBRE MOBILITAT I MEDI AMBIENT. EL PLA DE TREBALL DEL GESTOR DE MOBILITAT.

Miguel Ángel Dombriz, Departament de Política Territorial i Obres Públiques DPTiOP El director del programa de mobilitat del DPTiOP exposà la legislació en què ha participat directament, com ara la Llei de Mobilitat de Catalunya i el Decret d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Albert García, Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAiH) El tècnic del DMAiH va fer un repàs a la legislació que afecta la mobilitat, especialment la que fa referència als plans de descontaminació atmosfèrica de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Ramon Molist, Gestor de mobilitat del Polígon de la Zona Franca Va donar una visió sobre l'experiència del primer gestor de mobilitat a Catalunya, al polígon de la Zona Franca (el més gran del sud d'Europa, amb més de 80.000 treballadors que es desplacen diàriament i amb perspectives de creixement).

Rafael Requena, Gestor de mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona UAB La UAB, ubicada a Bellaterra, cada dia concentra estudiants, investigadors i professors. El gestor, amb experiència en mobilitat, va explicar la problemàtica en la gestió d'un lloc tan singular com aquest.

VISITA A UN POLÍGON INDUSTRIAL DEL PROJECTE GESMOPOLI: ESTUDI DE CAS.

Xavier Alegre, Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat; **Jordi Cubells**, PIMEC; Sílvia Casorrán, Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat; Lluís Carrasco, Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat;

M^a Dolors Pérez, Ajuntament de Molins de Rei. En la darrera sessió del curs es va plantejar el cas teòric-pràctic del polígon industrial del Pla on hi van participar, a més dels organitzadors i socis del Gesmopoli, el regidor i tècnic de mobilitat de Sant Feliu, la tècnica de mobilitat de Molins de Rei, el director de la PIMEC (Petita i Mitjana Empresa del Baix Llobregat) i Sílvia Cassorran, redactora del Pla de Mobilitat del polígon El Pla.

5. L'OPINIÓ DELS ALUMNES

- Principalment, els alumnes es van apuntar al curs per aprendre sobre la mobilitat sostenible als polígons industrials.
- Majoritàriament, l'equip docent va considerar el curs molt bo.
- La majoria també va considerar que no havia trobat cap mancança de contingut en el curs, tot i que una part creia que caldria insistir més en la planificació de la mobilitat.
- En quant a la valoració global del curs, un 75% dels assistents el van valorar molt positivament, mentre que un 25% el van valorar força positivament.

6. CONCLUSIONS

L'organització del curs considera que els aspectes claus de l'èxit del curs van ser:

- Acurada selecció dels aspirants.
- Professorat preparat i especialitzat en la matèria.
- Bona documentació.
- Bona coordinació de classes i professorat.
- Bona capacitat d'adaptació de les classes.
- Supòsits pràctics i enfocats a la realitat.
- Sortida per veure el polígon.

V. EL GESTOR DE MOBILITAT: UN AGENT DE CONCENTRACIÓ I IMPULS DE LES POLÍTIQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Helena Perxacs i Salvador Fuentes expliquen l'experiència del polígons d'Alemanya



Xavier Irigoyen explica el procés d'elaboració del Polígon El Segre



Reunió de gestors de mobilitat i socis del Gesmopoli per unificar criteris



LA TASCA DELS GESTORS DE MOBILITAT

Tal com s’explica al “Manual per a gestors de mobilitat” elaborat en el marc del projecte Gesmopoli, el gestor de mobilitat és la figura responsable d’executar les decisions de la mesa, de coordinar els diferents actors implicats, de generar informació i de garantir l’aplicació del Pla de Mobilitat. El gestor és la figura executiva de la Mesa de Mobilitat, la persona responsable de garantir que les seves decisions i propostes es portin a terme. Orgànicament però, pot dependre d’una administració, d’una associació d’empreses o de l’agent que s’acordi. Aquesta vinculació dels gestors amb les meses ha quedat palesa en els sis polígons del projecte on s’hi ha incorporat un gestor, ja que aquest ha treballat coordinant amb els agents de la mesa.

En funció de les característiques i de les dimensions del polígon industrial, el gestor pot compatibilitzar les seves tasques amb el seguiment d’altres aspectes relacionats amb l’activitat laboral d’aquest centre, o amb la mobilitat d’altres polígons del territori. Els gestors formats per Gesmopoli han treballat bàsicament als seus polígons industrials, però en la majoria de casos han col·laborat amb polígons dels voltants i en tots els casos, les accions al polígon s’han coordinat amb les polítiques de mobilitat del municipi o municipis on està ubicat.

Les Meses de Mobilitat poden decretar les funcions dels gestors de mobilitat ja que, actualment, no existeix una regulació específica. A Gesmopoli, les tasques que els gestors han desenvolupat durant els nous mesos que han treballat als polígons són bàsicament les que es descriuen al “Manual per a gestors de mobilitat”:

- Executar les decisions de la Mesa de Mobilitat.
- Donar suport a la presidència de la mesa per a coordinar-ne els membres.
- Convocar les reunions de la mesa d’acord amb les indicacions que facin els membres i presidència.
- Redactar les conclusions de les reunions i els informes de comunicació dels acords que adopti la mesa i de les propostes que faci.
- Garantir l’aplicació de les propostes del Pla de Mobilitat del polígon industrial.
- Fer el seguiment de les actuacions dutes a terme i valorar-ne el grau d’execució i de compliment.
- Generar i transmetre adequadament la informació sobre la mobilitat al polígon (serveis de transport públic, bicicleta, etc.), i fer-ne la distribució oportuna.

V. EL GESTOR DE MOBILITAT: UN AGENT DE CONCENTRACIÓ I IMPULS DE LES POLÍTQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

- Estar en contacte permanent amb els responsables de mobilitat de les diverses empreses o de les persones que assumeixen aquesta tasca.
- Fer de nexe d’unió entre les diferents administracions i els operadors de transport públic.
- Coordinar la gestió global de la mobilitat del polígon, fent compatible la configuració de l’espai públic amb les diverses xarxes de transport i de sistemes de desplaçament.
- Proposar mesures d’actuació en quant a transport públic col·lectiu, mobilitat a peu i en bicicleta, cotxe compartit i altres mitjans de transport que impliquin una millora de la mobilitat sostenible global del sistema.
- Garantir la convivència entre la mobilitat de les persones i el transport de mercaderies per tal d’evitar les disfuncions que hi pot haver quan interactuïn.
- Impulsar i mantenir actius els canals de comunicació entre els agents de la Mesa, els serveis d’informació i els treballadors.
- Promoure l’edició de materials informatius i divulgatius sobre els serveis de transport del polígon, i la mobilitat sostenible en general.
- Plantejar el fet d’oferir serveis externs als treballadors, com ara equipaments socioassistencials i sanitaris, banc/caixa, farmàcia, supermercat, etc., que redueixin la demanda de mobilitat en hores de feina.

En l’execució de les tasques descrites cal destacar que els sis gestors de mobilitat han canalitzat sobretot les seves funcions en tres aspectes principals: el desenvolupament i la coordinació de la Mesa de Mobilitat, l’aplicació i el seguiment dels plans de mobilitat i la creació de canals de comunicació i sensibilització sobre la gestió de la mobilitat. Per tant, s’ha configurat una figura clau per passar de l’anàlisi i les propostes, a l’acció.





VI. ACCIONS DE SENSIBILITZACIÓ I PROJECTES PILOT: DE LA PLANIFICACIÓ A L'ACCIÓ

En la darrera fase d'aplicació del projecte Gesmopoli, s'han realitzat actuacions demostratives als polígons, d'acord amb els plans i pactes de mobilitat. Aquestes actuacions han estat consensuades amb les meses de mobilitat i han consistit en projectes pilot de millora de la mobilitat o accessibilitat als polígons, així com en accions demostratives per oferir informació i augmentar la sensibilització sobre les possibilitats d'assolir una mobilitat més sostenible per als treballadors i treballadores.

Manteniment i adequació de la senyalització existent i instal·lació d'una nova senyalització. Com ha posat de manifest la memòria i la diagnosi, el nombre de passos de vianants i de semàfors del polígon és insuficient per garantir la permeabilitat de la xarxa viària a vianants i ciclistes. La ubicació d'aquests elements es prioritzarà en els punts on hi hagi l'encreuament entre un itinerari de vianants i les principals vies i en les zones pròximes a les parades de bus, per tal de facilitar l'intercanvi d'usuaris d'un costat a l'altre de la via.

Els resultats de l'actuació han estat la instal·lació de passos de vianants, la senyalització corresponent a l'actuació, augment de la permeabilitat de la xarxa viària, reducció de la velocitat a la que circulen els vehicles i augment de la seguretat en vianants i ciclistes.

POLÍGON EL SEGRE

MANTENIMENT I REPARACIÓ DE LA BARANA DE LA CLAMOR DE LES CANALS

Reparació de la barana, reducció de la perillositat i augment de la seguretat per al pas de vianants i ciclistes, en aquest tram de l'avinguda Indústria. Millora del mobiliari urbà.

EDICIÓ D'UN TRÍPTIC AMB INFORMACIÓ SOBRE EL PLA DE MOBILITAT DEL POLÍGON DEL SEGRE

S'han repartit uns 200 tríptics per tal d'informar de les característiques de mobilitat al polígon, així com de les actuacions que s'estan portant a terme i per sensibilitzar sobre la necessitat d'adoptar una mobilitat més sostenible. Els destinataris de l'actuació han estat els treballadors i els empresaris del polígon, però també la ciutadania en general i les zones d'influència, ja que la majoria dels treballadors del polígon procedeixen tant de la ciutat, com de poblacions de fins a 15-20 quilòmetres que pertanyen a diferents comarques.

AEROPORT DE GIRONA

CAMPANYA DE PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC – REGAL DE 2 VIATGES EN EL BUS GIRONA-AEROPORT DE GIRONA

Per tal de participar en la setmana de la mobilitat (del 22 al 29 setembre) la Mesa de Mobilitat de l'Aeroport de Girona i CIM La Selva, en el marc del projecte GESMOPOLI, van elaborar un tríptic informatiu on es recullen els horaris d'autobusos regulars que tenen parades a l'Aeroport de Girona i a CIM La Selva i que, per la seva freqüència i trajectes, poden utilitzar els treballadors. Se'n van editar 2.500 còpies i es van distribuir a les empreses perquè les fessin arribar als treballadors de l'Aeroport de Girona i a CIM La Selva, i així difondre alternatives de transport al vehicle privat.

La campanya també incloïa la proposta de repartició de 600 títols de transport d'anada i tornada entre els treballadors. És una targeta recarregable i s'espera que molts treballadors la tornin a utilitzar de manera regular. S'han iniciat els preparatius per aquesta campanya, que l'acabarà portant a terme l'ATM de Girona.

Cara i dors del tríptic informatiu sobre el pla de mobilitat sostenible del polígon l'Aeroport de Girona



SONDEIG A LES EMPRESES PER AFAVORIR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

Des de la Mesa de Mobilitat es va decidir fer un sondeig a les empreses més grans de l'àmbit, per saber si estaven disposats a:

- Invertir diners per l'abaratiment del cost de l'autobús Girona-Aeroport de Girona(mitjançant el sistema de vendre paquets per empreses).
- Organitzar un sistema de cotxe compartit dins de l'empresa.

El resultat de l'enquesta va ser que les empreses actualment no consideraven aquestes mesures adequades.

ARTICLES DE DIFUSIÓ I SENSIBILITZACIÓ

Article sobre la Mesa de Mobilitat de l'Aeroport de Girona i CIM La Selva al butlletí trimestral del CILMA (Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques de Girona).

POLÍGON EL PLA

PÀGINA WEB SOBRE MOBILITAT AL POLÍGON EL PLA

Creació d'una pàgina web www.mobilitatelpa.cat perquè esdevingui una eina de comunicació ràpida amb el gestor i on es pugui consultar tot el material del Pla de Mobilitat del polígon industrial i l'oferta de transport públic. És la primera pàgina web exclusiva sobre mobilitat d'un polígon industrial on es pot cercar informació útil per a desplaçar-se fins la zona.

www.mobilitatelpa.cat



VI. ACCIONS DE SENSIBILITZACIÓ I PROJECTES PILOT: DE LA PLANIFICACIÓ A L'ACCIÓ

CURS DE MOBILITAT SOSTENIBLE, SEGURA I EQUITATIVA ALS CENTRES DE TREBALL

Participació en la realització d'un curs de 8 hores destinat a treballadors sobre la mobilitat sostenible aplicada als centres de treball. Una vintena de treballadors del polígon van assistir a les jornades per conèixer la problemàtica de la mobilitat i les solucions que es poden aplicar.

EDICIÓ D'UN DÍPTIC INFORMATIU SOBRE EL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DEL POLÍGON EL PLA

Edició d'un díptic que incorpora una síntesi de les propostes del Pla de Mobilitat, així com un resum amb les principals dades del treball de camp que es va realitzar.

Cara i dors del díptic informatiu sobre el pla de mobilitat sostenible del polígon el Pla



PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE EL TRANSPORT PÚBLIC

S'ha iniciat el treball per a l'execució d'un pla de comunicació específic de transport públic, que inclou l'edició d'uns fullets amb l'oferta de transport i els horaris combinats entre autobusos i trens a les estacions ferroviàries i a les empreses.

ACCIONS DE DIFUSIÓ

Publicació d'un reportatge al diari Dossier Econòmic – El Punt sobre l'aplicació del projecte de Gesmopoli al polígon Pla.

L'acte públic d'adhesió a les mesures del Pla de Mobilitat del 18 de setembre de 2008 es va difondre als mitjans de comunicació locals (premsa, radio i televisió)

POLÍGON SANTIGA

DÍPTIC INFORMATIU SOBRE EL TRANSPORT PÚBLIC AL POLÍGON SANTIGA

Aquest díptic s'ha elaborat amb la participació dels membres de la Mesa de Mobilitat, amb un resultat satisfactori. Recull dades, horaris i telèfons que poden ser útils als treballadors d'aquest polígon a l'hora de desplaçar-se amb transport públic. S'ha difós a diverses empreses, restaurants i establiments de la zona i va adreçat a les persones que treballen al polígon i a les que es desplacen per la zona.

Cara i dors del díptic informatiu sobre el pla de mobilitat sostenible del polígon Santiga



ARTICLES DE SENSIBILITZACIÓ

S’han publicat dos articles: un al diari de Terrassa i un altre al de Sabadell amb l’objectiu d’arribar a la població més propera al polígon Santiga. L’objectiu era conscienciar de la necessitat de canviar els hàbits actuals de mobilitat de les persones per models més sostenibles, accessibles i segurs per a les persones.

El dia 16 d’octubre, la revista Sostenible va publicar una entrevista realitzada a membres de la Mesa de Mobilitat de Santiga i a la Gestora del Polígon.

També s’ha redactat un article per publicar-lo als butlletins municipals dels ajuntaments als quals pertany el polígon Santiga (Barberà del Vallès i Santa Perpètua de Mogola).

JORNADA DE SENSIBILITZACIÓ:

El dia 24 de setembre es va celebrar una Jornada sobre mobilitat sostenible dirigida als delegats sindicals de les empreses de Santiga. Els ponents convidats van ser representants de: l’Ajuntament de Barberà del Vallès, de la Cambra de Comerç, de l’operadora Sarbus i del sindicat UGT.

PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura es van repartir targetes integrades de transport públic (T-10) a treballadors de diverses empreses de Santiga, per tal de fomentar-ne el seu ús. Un dels objectius era recollir les seves experiències i traslladar-les a l’operadora de transports SARBUS i als Ajuntaments, de manera que quedi constància de les dificultats amb les que es troben diàriament aquestes persones per anar i tornar de la feina.

PROMOCIÓ DEL CARSHARING

A les Jornades de Sensibilització, es va exposar la idea del Carsharing al Polígon Santiga. Es van donar a conèixer els avantatges del Carsharing per a les empreses i es van buscar empreses interessades en participar a la prova pilot del Carsharing al polígon; no ha estat possible impulsar la iniciativa més enllà.

VI. ACCIONS DE SENSIBILITZACIÓ I PROJECTES PILOT: DE LA PLANIFICACIÓ A L’ACCIÓ

CONSTRUCCIÓ DE BARRERES DE REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT

Com a prova pilot s’ha resolt gestionar, juntament amb la Junta de Conservació del Polígon Santiga, la construcció de barreres de reducció de velocitat en diversos punts del polígon on cal reduir la velocitat dels vehicles.

POLÍGON MAS BEULÓ

IMPLANTACIÓ DE PASSOS DE VIANANTS AL POLÍGON

S’han construït tres passos de vianants (un al carrer Ripoll i dos a la carretera de St. Hipòlit), en tres punts del polígon on eren necessaris, per millorar la seguretat i la permeabilitat dels vianants al polígon.



MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ HORITZONTAL I VERTICAL A TOT EL POLÍGON:

Correspon a l’acció 7 del Pla de mobilitat sostenible dins de la línia estratègica 1.

Per desenvolupar aquesta acció, des de l’Ajuntament de Vic van identificar les senyalitzacions horitzontals que s’havien anat esborrant amb el pas del temps i les que feien falta i encara no s’havien pintat mai. Un cop feta aquesta identificació es va seguir el mateix procés amb la senyalització vertical i es van detectar els mateixos problemes. La majoria de senyals verticals portaven més de vint anys al mateix lloc i una gran part estaven descolorits i deteriorats. Un cop feta la identificació dels canvis de senyalització sobre plànol es va encarregar l’execució de l’obra. L’Ajuntament de Vic va finançar aquesta actuació.

MILLORA D’UNA PARADA D’AUTOBÚS

S’ha canviat la ubicació d’una parada d’autobús a la carretera de Manlleu i s’ha pintat i senyalitzat degudament.

REUNIÓ AMB ELS EMPRESARIS DEL POLÍGON MAS BEULÓ PER DISCUTIR LES ACCIONS A EMPRENDRE A PARTIR DEL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Reunió amb els empresaris del polígon per tractar els punts següents:

- Explicar el projecte Gesmopoli i les mesures que es volen prendre per aconseguir una mobilitat més sostenible.
- Demanar als empresaris que animin els treballadors perquè utilitzin el vehicle compartit

POLÍGON AGROREUS

IMPLANTACIÓ DE QUATRE PASSOS DE VIANANTS I DE LA SENYALITZACIÓ VERTICAL CORRESPONENT

Aquesta acció s'ha portat a terme a l'encreuament entre el Carrer Santiago Rusinyol i el Carrer Antoni Rubió Lluch. En aquest punt hi havia dos senyals verticals de passos de vianants però no estaven pintats. S'han dissenyat quatre passos de vianants i s'han completat les dues senyalitzacions verticals que mancaven.

Implantació d'un pas de vianants i la senyalització vertical corresponent



MILLORA DE LA PARADA DE BUS L30 "MAS DE LES ÀNIMES 2"

Aquesta parada és una de les més utilitzades pel fet d'estar ubicada davant de dues de les empreses més grans del polígon. S'hi han instal·lat quatre pilones que eviten l'aparcament a tota la superfície de la parada, competència de Reus Transport i també un banc.

Imatge de la parada "Mas de les Ànimes 2" de la línia de bus L30



VI. ACCIONS DE SENSIBILITZACIÓ I PROJECTES PILOT: DE LA PLANIFICACIÓ A L'ACCIÓ

TRÍPTIC INFORMATIU SOBRE EL PLA DE MOBILITAT DEL POLÍGON AGROREUS

Edició de 3500 exemplars d'un tríptic informatiu sobre les propostes del Pla de Mobilitat del polígon AgroReus que es van distribuir, principalment, a les empreses del polígon. Reus Transport va completar aquesta acció amb l'edició d'un fullet amb l'oferta de la L30, que també incloïa el recorregut, els horaris i les parades al polígon. També es va distribuir el tríptic informatiu sobre la integració tarifària editat per l'ATM Camp de Tarragona.

Cara i dors del tríptic informatiu sobre el Pla de Mobilitat del polígon AgroReus



CURS DE SENSIBILITZACIÓ. LA MOBILITAT AL LLOC DE TREBALL

El 28 i el 29 d'octubre de 2008 es va realitzar un curs de sensibilització sobre la mobilitat al lloc de treball al polígon AgroReus. El curs es va celebrar a la Cambra de Comerç de Reus i estava destinat principalment als treballadors de les empreses del polígon.

CURS DE CONDUCCIÓ EFICIENT

Curs tècnico-pràctic sobre conducció eficient organitzat per l'Institut Català de l'Energia i impartit per professors d'autoescoles de la Federació d'Autoescoles de Tarragona.



www.gesmopoli.net

VII. ACTUACIONS DE DIFUSIÓ DEL PROJECTE

Des del seu començament, Gesmopoli ha emprat diverses eines per informar dels avenços i difondre els resultats del projecte. A continuació, es mostren alguns dels recursos utilitzats: web del projecte, fullets informatius, conferències i seminaris.

EL WEB DEL GESMOPOLI

El lloc web és un espai de difusió i informació del projecte, però alhora és un espai de comunicació entre els socis que formen part de Gesmopoli i entre les persones que es volen adreçar a Gesmopoli per realitzar consultes o observacions. En aquest sentit, el web compta amb un espai intranet per als socis, on tothom hi pot dir la seva, i amb adreces electròniques de contacte específiques per a cada polígon.



FULLETS INFORMATIUS

S'han editat tres fullets informatius del projecte, disponibles en diversos idiomes (català, castellà i anglès) al web del Gesmopoli.

El fullet número 1 es centra en les característiques generals del projecte Gesmopoli. El número 2 descriu concretament l'aplicació de les primeres fases del projecte (plans de mobilitat, pactes de mobilitat, seminaris sobre mobilitat sostenible i visita de bones pràctiques de mobilitat a Bèlgica). El número 3 presenta un resum de la tasca feta per Gesmopoli als sis polígons i apunta els elements de continuïtat.

Primer, segon i tercer fullet informatiu del projecte del Gesmopoli



CONFERÈNCIES I SEMINARIS

El projecte ha portat a terme diverses conferències de difusió i seminaris de treball centrats en la mobilitat sostenible als polígons industrials. Aquestes accions s’han dirigit principalment als treballadors i treballadores dels polígons industrials i als diversos agents implicats en la gestió dels polígons (administració local, empreses, sindicats) i la mobilitat (operadors de transport).

Concretament s’han realitzat els actes següents:

Acte	Lloc	Objectiu	Nombre d'assistents	Soci organitzador
26/1/2006 Presentació pública del Projecte Gesmopoli	Barcelona. Diputació de Barcelona (Edifici del Vagó)	Presentar els objectius i les accions previstes al projecte Gesmopoli. Reflexionar sobre la mobilitat industrial obligada, amb la participació d'experts locals i internacionals.	112 persones	Diputació de Barcelona
30/5/2006 Seminari 1: L'accés sostenible als centres de treball	Centre de serveis del polígon el Pla de Sant Feliu de Llobregat.	Debatre els beneficis i perjudicis socials, econòmics i ambientals dels dos models contraposats de: mobilitat l'un que es caracteritza per provocar l'exclusió social, malbaratar recursos i malmetre el medi ambient i l'altre que es defineix per afavorir la cohesió social, l'eficiència en l'ús dels recursos i el respecte pel medi ambient.	54 persones	Comissions Obreres de Catalunya
12/12/2006 Seminari 2: Què podem fer els agents socials en la promoció de la mobilitat sostenible	Polígon Santaigüa – Can Salvatella. Edifici Nodus ubicat a Barberà del Vallès	Presentar i debatre les polítiques, els reptes i les actuacions dels agents socials i econòmics davant la mobilitat sostenible	110 persones	Unió General de Treballadors
27/03/08 Segona conferència el projecte Gesmopoli	Barcelona. Palau Robert	En la primera part de la conferència, presentar el context del projecte Gesmopoli en referència a la mobilitat a Catalunya, i concretament a la mobilitat laboral. En la segona part, centrar-se en el projecte Gesmopoli i els avenços realitzats des del seu inici el novembre de 2005.	63 persones	Departament de Medi Ambient i Habitatge
16/10/2008 Conferència final del projecte	Barcelona. Diputació de Barcelona (Edifici del Vagó)	Presentar els resultats del projecte Gesmopoli per part dels socis, i dels representants de les Meses de Mobilitat dels polígons. Exposar experiències de referència en la gestió de la mobilitat sostenible a Bèlgica i Alemanya (amb les visites de treball realitzades en el marc del projecte com a base)	78 persones	Diputació de Barcelona
30/10/2008 Seminari 3:	Cambrà de Comerç de Reus (Reus)	Reflexionar sobre la mobilitat sostenible en polígons industrials i aplicar-la al polígon AgroReus a través del projecte Gesmopoli, sobretot amb la implicació empresarial.	33 persones	FESALC

VII. ACTUACIONS DE DIFUSIÓ DEL PROJECTE

Conferència Pública de Presentació del Projecte Gesmopoli



Segona conferència del projecte Gesmopoli



Conferència final del projecte Gesmopoli



Imatges dels tres seminaris organitzats per Gesmopoli



PRESENTACIÓ DEL PROJECTE ALS SIS POLÍGONS INDUSTRIALS

Durant les primeres fases, el projecte es va presentar formalment a cadascun dels polígons industrials on s’ha aplicat. Les presentacions es van celebrar als ajuntaments on pertanyen els polígons industrials, i van comptar principalment amb la presència de l’administració local, del món empresarial, del món sindical i de la ciutadania. Les presentacions van donar lloc a la signatura d’un conveni de col·laboració entre els ajuntaments implicats i els socis del Gesmopoli.

Presentació del projecte Gesmopoli als polígons industrials

Data de la reunió	Polígon	Lloc de celebració
8 de juny 2006	Santiga	Ajuntament de Sta. Perpètua de la Mogoda
30 de maig 2006	El Pla	Centre de Serveis del Polígon el Pla (St. Feliu de Llobregat)
21 de juny 2006	Mas Beuló	Ajuntament de Vic
12 de juliol 2006	El Segre	Paeria de Lleida
9 d’octubre 2006	Aeroport de Girona	Ajuntament de Vilobí d’Onyar
28 de març 2007	AgroReus	Ajuntament de Reus

VII. ACTUACIONS DE DIFUSIÓ DEL PROJECTE

Presentacions del projecte Gesmopoli a la seu dels ajuntaments dels polígons



ALTRES ACCIONS DE DIFUSIÓ

Durant els tres anys de desenvolupament de Gesmopoli, els socis han difós els objectius i les accions del projecte a través de diversos mitjans: cursos, jornades, congressos, fires, reunions, premsa, revistes, etc.

D’un total de 386 projectes presentats, Gesmopoli va ser un dels 26 nominats en la preselecció dels premis de la Campanya d’Energia Sostenible Europea organitzats per la Comissió Europea.

www.sostenible.cat





VIII. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PROJECTE

L'avaluació global del projecte és molt positiva ja que s'han aconseguit desenvolupar totes les actuacions previstes, s'han obtingut els resultats esperats i s'han creat dinàmiques que poden donar continuïtat a les accions iniciades, més enllà del Gesmopoli.

El procés però no ha estat senzill i ha calgut trobar solucions als diversos problemes que s'han plantejat durant l'execució de les actuacions. Un dels aspectes més complicats ha estat l'establiment de relacions i accions conjuntes amb els agents del territori, ja que sovint no estaven habituats a treballar conjuntament o a gestionar la mobilitat en les àrees industrials. En alguns casos també, aquests agents han variat durant el desenvolupament del projecte la qual cosa ha suposat iniciar de nou la cooperació.

Els resultats i els impactes directes del projecte s'han materialitzat en les accions concretes desenvolupades que es recullen a continuació, com per exemple, documents tècnics, pactes, jornades, conferències,...

Tipologia	Resultat
Inici del projecte	Presentacions institucionals del projecte a cada polígon amb la signatura de convenis de col·laboració amb els ajuntaments dels sis polígons
Plans de mobilitat	6 Plans de mobilitat sostenible 1 Estudi de síntesi dels plans de mobilitat sostenible Presentacions dels plans de mobilitat als polígons
Gestors de mobilitat	1 Curs de gestors de mobilitat Contractació de 6 gestors de mobilitat Manual per a gestors de mobilitat
Pactes de mobilitat	Guia tècnica per elaborar i aplicar pactes per la mobilitat Actes de constitució de la Mesa de Mobilitat als sis polígons. Diverses reunions de la Mesa de Mobilitat de cada polígon 6 pactes de mobilitat
Projectes pilot de mobilitat	Projectes pilot i accions de sensibilització als polígons 3 cursos d'informació i sensibilització
Difusió, sensibilització i intercanvi d'experiències	3 Seminaris sobre la gestió de la mobilitat a polígons industrials 2 Visites i intercanvis de bones pràctiques a Bèlgica i Alemanya Materials de difusió del projecte: cartells penjats als polígons, tríptics informatius, 3 conferències, notícies a la premsa, etc.

L'AVALUACIÓ DEL GESMOPOLI SEGONS ELS SOCIS I ELS GESTORS DE MOBILITAT

POLÍGON MAS BEULÓ

- Dificultats per poder fer arribar el projecte i els seus objectius als diversos agents dels polígons: tècnics, polítics, empreses constructores, empresaris... Cal temps i molta dedicació per informar i conscienciar sobre la importància d'actuar per millorar la mobilitat dels treballadors i treballadores als polígons industrials. Creiem que s'ha avançat molt en aquest aspecte des de la creació de les meses i dels pactes de mobilitat.
- L'execució de les accions ha topat amb la necessitat de finançament, en alguns casos escàs o difícil de trobar, per portar-les a terme. Des de Gesmopoli, només hem pogut intervenir en alguns projectes pilot molt específics, ja que el projecte s'ha centrat sobretot en la creació de metodologia i estructures per avançar cap a una mobilitat més sostenible als polígons.



POLÍGON EL SEGRE

- Falta de manteniment i poca inversió en l'aspecte urbà del polígon.
- Inexistència de senyalització i gran inseguretat per als vianants i ciclistes en gairebé tot el polígon.
- Comportament incívic dels conductors de vehicles a l'hora d'aparcar o circular (velocitats excessives)
- En molts casos, desconeixement de l'estat actual del polígon i les seves mancances.
- Des del seu inici, l'any 2005, cap millora en la freqüència, l'horari i el recorregut de la línia d'autobusos LP del polígon, tot i l'augment de viatgers.
- Manca d'un servei de neteja de carrers i voreres.

POLÍGON SANTIGA

- El fet de compartir un polígon amb dos municipis que no s'havien parlat mai abans va dificultar la relació i la comunicació durant el projecte.
- Els canvis de govern i dels encarregats dels projectes dels ajuntaments va perjudicar la signatura del pacte del polígon.
- Hi ha una gran manca de sensibilització i conscienciació per part dels agents del polígon, la qual cosa entorpeix la implantació de qualsevol millora.
- El desconeixement per part dels treballadors de l'existència d'una línia de bus al polígon dificulta la utilització i la reivindicació de millores en aquesta línia..
- Dificultats per aconseguir la implicació dels treballadors i les treballadores a la taula de mobilitat i per participar en les activitats de millora.
- L'actual situació econòmica també ha influenciat negativament en l'escassa motivació dels agents implicats en la taula.
- La continuïtat de la gestora, és un factor determinant per la continuació de la taula de mobilitat del polígon, tal com van demostrar els agents de la taula.
- Dificultats per contactar amb algun responsable o persona amb coneixements sobre mobilitat dins de l'empresa i sobre les normatives de control per accedir-hi.
- Tot i que un dels aspectes més delicats ha estat l'impuls del transport públic, també és aquí on s'han aconseguit millors resultats. No només s'han editat fullets de conscienciació, sinó que també ha calgut fer canvis i millores en el transport públic, recollits en el pla del polígon.

POLÍGON EL PLA

- Les gestions amb les administracions comporten un temps d'execució molt llarg.
- El polígon depèn de dos municipis i això fa que tot el procés s'hagi de gestionar per duplicat.
- A la majoria d'agents del polígon els manca sensibilitat i conscienciació dels impactes de l'actual model de mobilitat i de les alternatives per canviar-lo.
- Les divergències d'interessos, mitjans i objectius entre els dos col·lectius més decisius, empresaris i treballadors i treballadores, no permeten superar els problemes de mobilitat del polígon.
- Determinar el funcionament de la Mesa de Mobilitat. Es va crear i aprovar un reglament per la Mesa.

VIII. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PROJECTE



- Es va crear un lloc web que conté tota la informació sobre el pla de mobilitat per tal que empresaris i treballadors puguin consultar-la.
- Els organismes de planificació i gestió del transport públic de Sant Feliu i de Molins són diferents. Sant Feliu pertany a l'àmbit supramunicipal de l'Entitat Metropolitana de Transport i Molins depèn de la Direcció General de Transports Terrestres de la Generalitat de Catalunya.
- Es va implantar un servei d'autobús que només donava un servei parcial al polígon. Actualment s'està analitzant el resultat per proposar modificacions.

AEROPORT DE GIRONA

- El projecte no estava dissenyat per a la mobilitat de la zona de l'aeroport on gran part dels desplaçaments els realitzen els usuaris de l'aeroport i els transportistes amb vehicles de dimensions diverses de l'àrea logística.
- La dispersió horària dels treballadors i el fet que en general són empreses molt petites, fa difícil coordinar el transport col·lectiu.
- Gairebé cap de les empreses més importants té la seva seu a la zona (AENA, concessionàries de restauració, lloguers de vehicles,...), per la qual cosa és difícil que es comprometin amb recursos econòmics per millorar la mobilitat.
- L'aeroport es troba en fase d'expansió i l'àrea CIMALSA va començar a rebre empreses al principi del projecte, per la qual cosa els estudis de mobilitat i els plans es van fer en unes condicions molt diferents a les de la situació actual -això es va tenir en compte durant l'estudi i es van complir algunes de les condicions esperades- i que en un futur proper seguirà evolucionant. Aquesta situació també ha comportat algun avantatge.
- Els municipis on s'implanten les activitats són molt petits i per tant tenen recursos econòmics forçat limitats i falta una massa de persones crítica per justificar sistemes de transport col·lectius.
- L'accés en vehicles privats i l'aparcament és molt fàcil per a la majoria dels treballadors i per tant, hi ha pocs incentius per deixar el cotxe a casa.

POLÍGON AGROREUS

- Els problemes han estat causats per una acció innovadora que ha calgut anar explicant a tots els agents implicats, tan privats com públics, perquè es fessin el projecte seu.
- Han calgut moltes reunions bilaterals.
- Els problemes derivats d'una riquesa associativa empresarial amb certes rivalitats s'han solucionat amb la participació de la Cambra de Comerç de Reus i finalment s'ha aconseguit que assumís la presidència de la Mesa de Mobilitat; d'aquesta manera es dona continuïtat a la Mesa de Mobilitat.
- Les diverses eleccions al Parlament de Catalunya i als ajuntaments van fer variar els interlocutors. Gràcies al bon plantejament inicial i a la solidesa dels objectius, les administracions, tot i els seus canvis, han continuat donant suport al projecte.



RESULTATS

POLÍGON MAS BEULÓ

- Millora de la mobilitat a peu, del servei de transport públic, de la senyalització horitzontal i vertical. S'ha construït un pas de vianants a la carretera de Manlleu, dos passos de vianants a la carretera de Sant Hipòlit i s'ha renovat una parada d'autobús. A més a més, s'ha renovat tota la senyalització vertical i horitzontal.
- També està previst que es faci un carril bici al polígon Mas Beuló que uneixi els dos carrils bici ja existents. S'espera que això afavoreixi l'augment de mobilitat amb bicicleta (mitjà de transport que uneix el centre de Vic i el polígon només en cinc minuts).

POLÍGON EL SEGRE

- Petició a l'administració local i als empresaris de fer una previsió de fons per finançar i realitzar accions de millora de la mobilitat.
- Proposta i realització d'accions pilot d'arranjament de passos de vianants i parades d'autobús i creació de tres nous passos de vianants, millorant la seguretat en zones on no n'hi havia cap i en punts al costat de les parades d'autobús.
- Realització de fitxes d'actuacions de l'estat actual i accions de millora del polígon per a l'àrea d'urbanisme i mobilitat de l'ajuntament per donar a conèixer l'estat del polígon i les millores que s'han de realitzar.
- Proposta de canvis per millorar els horaris de l'autobús i l'entrada a les empreses del polígon, també s'ha informat de l'estat de les parades i la falta d'informació respecte als horaris i al recorregut.

POLÍGON SANTIGA

- La implantació de la integració tarifària va ser possible el passat 18 de febrer de 2008. Aquest fet ha comportat que en les accions de sensibilització i informació sobre la mobilitat dels treballadors i de les treballadores s'efectués un repartiment de targetes de transport. Aquestes targetes de transport integrat de dues zones són títols de 10 viatges perquè els treballadors i les treballadores del polígon puguin fer-les servir per arribar al seu centre de treball.
- També s'ha realitzat un procés de forta sensibilització, jornades (dirigides tant a treballadors i treballadores com a empresaris), s'han publicat articles en premsa i s'ha promocionat, amb fullets informatius, el transport públic actual (que ha ampliat la seva freqüència horària a les franges de les hores vall) al polígon.

POLÍGON EL PLA

- Entrada en funcionament d'una nova línia de transport al polígon.
- Petició d'incorporació de tot el polígon industrial en el Bicing Metropolità.
- Millores en les parades de transport públic del polígon.
- S'ha detectat una major sensibilització per part dels treballadors en temes de mobilitat.
- La capacitat de resposta per part dels ajuntaments ha estat més ràpida.
- Creació del portal de mobilitat del polígon que permet cercar la informació de l'oferta de transport del polígon.

VIII. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PROJECTE



- Es va realitzar un seminari per conscienciar i sensibilitzar el col·lectiu empresarial sobre els temes relacionats amb la mobilitat i, al mateix temps, se'l va convidar a participar en el projecte Gesmopoli.
- S'ha creat una coordinadora estable de treballadors i treballadores del polígon per elaborar el Pla de Mobilitat i fer-ne el seguiment.
- Distribució del díptic de difusió del Pla de Mobilitat i de les dades de contacte del gestor de mobilitat als ajuntaments, a les agrupacions empresarials i als treballadors i treballadores directament als seus centres de treball.

AEROPORT DE GIRONA

- S'ha aconseguit que la línia de bus Girona-Aeroport de Girona fos inclosa en la primera fase de la integració tarifària de l'ATM de Girona, que permet que es puguin comprar bitllets multivi-atges amb un preu/viatge molt més assequible que fins ara per als treballadors. En el Pla de Mobilitat Sostenible i durant les entrevistes fetes per la gestora amb les empreses, es va comprovar que era l'actuació més reclamada pels treballadors. En aquesta actuació hi ha hagut una implicació molt clara del DPTOP i l'ATM de Girona.
- CIMALSA ha materialitzat un pas a la N-156 que permet la connexió a peu entre el CIM La Selva i l'Aeroport de Girona, pas que millora la seguretat del vianant.
- AENA ha instal·lat aparcaments de bicicletes a l'aparcament de treballadors de l'Aeroport de Girona.
- CIMALSA ha condicionat la parada de bus del CIM La Selva, ja que fins ara estava situada al voral de la carretera i recentment s'ha condicionat una vorera.
- AENA ha modificat les parades d'autobús de l'Aeroport de Girona, creant una estació d'autobús amb unes grans marquesines.

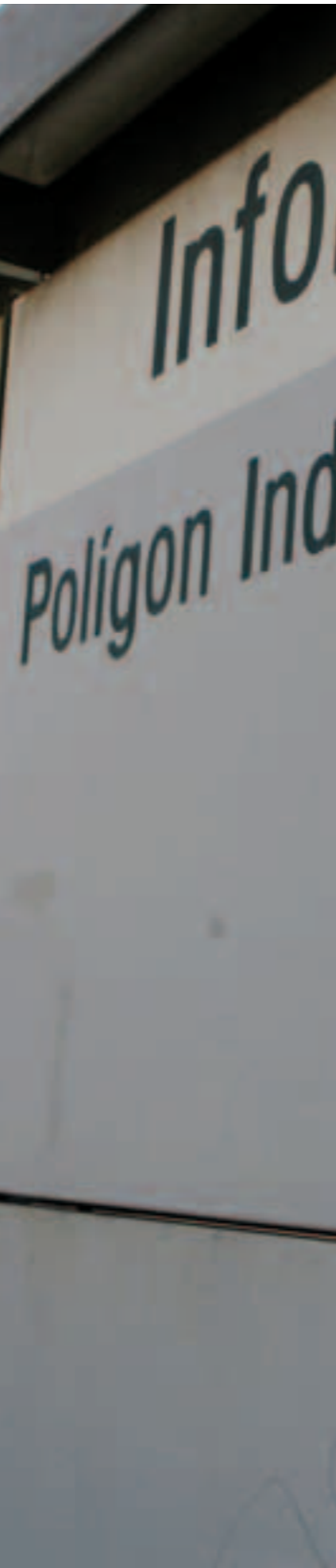
POLÍGON AGROREUS

- Un dels resultats més destacats ha estat la creació d'una Mesa de Mobilitat amb continuïtat, no sols al polígon sinó també en d'altres polígons de la població, segons compromís de l'Ajuntament de Reus i la Cambra de Comerç.
- També s'ha creat un Pla de Mobilitat amb compromisos concrets que ja s'aplica per part de les administracions i agents implicats.

IMPACTES DEL PROJECTE EN LA MOBILITAT DEL POLÍGON

POLÍGON MAS BEULÓ

- Es creu que el principal impacte pot ser l'augment de la mobilitat a peu, ja que s'han millorat molt els accessos. Fins ara no hi havia cap pas de vianants que connectés el Polígon Mas Beuló amb la resta de polígons i tampoc no n'hi havia cap que connectés la zona sud de Mas Beuló amb la ciutat de Vic. La futura creació del carril bici també pot fer que incrementi la mobilitat amb bicicleta.
- Amb tot, l'impacte més destacat pot ser l'augment de la mobilitat amb transport públic un cop existeixi la nova línia d'autobusos.



POLÍGON EL SEGRE

- Millora de la seguretat de la mobilitat a peu en el polígon i instal·lació de passos de vianants en algunes parades d'autobús amb més afluència de viatgers.
- Millora del mobiliari urbà del polígon instal·lant senyalització i arranjament de la barana de la clamor de les canals.
- Retirada de vehicles abandonats del polígon.
- Millora de forats en el paviment.
- Edició i difusió del tríptic del Pla de Mobilitat del polígon industrial del Segre.
- Difusió del projecte Gesmopoli en l'autobús dels polígons mitjançant cartells informatius.
- Ha incrementat la implicació de l'Ajuntament i dels sindicats en la millora de la línia d'autobús dels polígons mitjançant el pacte per la ciutadania.
- Voluntat de l'Ajuntament per treballar en el transport urbà, en els projectes de reurbanització i en les campanyes de sensibilització per millorar la mobilitat al polígon.

POLÍGON SANTIGA

- El projecte és un pas inicial per aconseguir que la mobilitat dels treballadors/treballadores i dels usuaris/usuàries d'aquestes zones sigui millor. Ofereix altres alternatives d'accés als polígons industrials que engloben col·lectius sense carnet de conduir i/o cotxe més respectuoses amb el medi ambient i alhora més segures. Com a projecte pilot dóna una forta empenta a la mobilitat sostenible, fet molt positiu, però encara s'ha de veure com continuarà l'execució de cada Pla d'Acció dels sis polígons on s'aplica Gesmopoli després de l'octubre, quan finalitza el projecte i el finançament.

POLÍGON EL PLA

- En el període limitat d'execució del projecte és molt difícil detectar un canvi sensible en les pautes de mobilitat de les persones. S'ha d'afegir que les mesures que endeguen les administracions solen tenir un marge d'execució bastant elevat i caldria reduir aquest temps, ja que la realitat del polígon és molt dinàmica i és necessari adaptar-se en el menor termini possible. No obstant això, el desplegament progressiu de les mesures que s'inclouen en el Pla de Mobilitat del polígon industrial permetrà l'existència d'una extensa bateria de propostes amb les quals emprar el vehicle privat per accedir al polígon sigui només una opció més, no la principal.
- Mesures que tindran una major repercussió i que poden canviar la modalitat dels desplaçaments dels ciutadans de Molins i Sant Feliu: posada en marxa del servei llançadora de bus i implementació del Bicing Metropolità, juntament amb totes les mesures d'àmbit del polígon i les mesures que vagin més enllà de la gestió de la mobilitat (carrils bus, millora de la informació del transport públic, promoció del cotxe compartit, etc.).

AEROPORT DE GIRONA

- D'entrada, el resultat que tindrà un impacte més fort serà la integració tarifària de la línia Girona-Aeroport de Girona i, per tant, l'abaratiment del preu del viatge amb les targetes multi-viatges. Aquesta actuació es va identificar com la més reclamada pels treballadors, i també es va identificar Girona-Salt com la procedència majoritària dels treballadors. Per tant, serà l'actuació que tindrà una repercussió més forta en l'incentiu del transport públic per als treballadors.

VIII. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PROJECTE



- Si es materialitza la millora dels accessos ciclistes des de les poblacions veïnes, una part dels nouvinguts per l'expansió, tant de l'aeroport com del CIM, podran gaudir-ne. Els municipis han detectat moltes persones que valoren la possibilitat de viure en aquestes poblacions si s'hi desenvolupen aquestes instal·lacions.
- L'ampliació de les línies que ara arriben a l'aeroport donarà servei tant a usuaris de l'aeroport (tema no contemplat a GESMOPOLI) com a treballadors que viuen en àrees on aquestes línies donen servei (directe o indirecte).

POLÍGON AGROREUS

- Encara és aviat per valorar l'impacte, però la millora del servei públic de transports al polígon és constatable, juntament amb les millores de senyalització de passos de vianants i de parades d'autobús, i l'inici de la construcció d'una rotonda per a la distribució del trànsit.

LA CONTINUÏTAT DE LES TASQUES INICIADES AMB GESMOPOLI

El projecte Gesmopoli ha establert les bases per iniciar accions de millora de la mobilitat als polígons industrials. L'execució i continuïtat d'aquestes accions requerirà, a partir d'ara, dos elements bàsics: la implicació de tots els agents del polígon que ja treballen en comú en el marc de les mesos i pactes de mobilitat, i la continuïtat de la figura del Gestor de Mobilitat que ha impulsat les accions als polígons, la sensibilització sobre la importància de gestionar de forma més sostenible la mobilitat i la concertació entre agents.

POLÍGON MAS BEULÓ

- Renovació de les línies de transport públic que passen pel polígon. En un futur proper es vol fer que hi hagi una línia d'autobusos de transport públic que faci una ruta per l'anella de polígons, els municipis que els envolten i que tingui un ventall d'horaris molt més extens que l'actual.
- Construcció del carril bici de la carretera de Santa Coloma de Farners que enllaçarà els carrils ja existents del carrer de Mataró amb la carretera de Manlleu.
- La continuïtat de la figura del gestor de mobilitat és essencial per poder continuar impulsant la resta d'actuacions acordades al Pacte de Mobilitat del polígon.

POLÍGON EL SEGRE

- S'espera que a partir de la feina feta fins ara, l'Ajuntament i els empresaris portin a terme accions de millora de la mobilitat al polígon. Des de l'Ajuntament es poden fer millores en els accessos a peu, crear carrils bici i millorar la línia d'autobús dels polígons. Mentre que els empresaris poden treballar per millorar la mobilitat dels seus treballadors i canviar la mentalitat, afavorint modes de transport més sostenibles, com pot ser el transport públic, i crear un transport d'empresa col·lectiu d'acord amb les necessitats del polígon.
- Millora de la línia d'autobús del polígon, mitjançant les propostes de Gesmopoli i les propostes formulades per la Paeria i els sindicats. S'han de veure millores en la seva freqüència, informació i estat de les parades.



POLÍGON SANTIGA

- S’espera que la gestora de mobilitat pugui continuar desenvolupant una tasca positiva i pràctica, mitjançant l’exposició de les diferents postures de cada agent, el consens de pactes entre tots els membres implicats al polígon i la promoció del transport públic i activitats de difusió i sensibilització.
- Les negociacions referents al finançament de moltes de les actuacions queden en mans de les pròpies administracions, empreses i de la voluntat d’aquestes de voler-se implicar per aconseguir les millores que necessiten tots els treballadors i treballadores. Sense aquesta implicació, la tasca del gestor és molt més difícil.
- Una de les gestions que han quedat a càrrec de la junta de conservació ha estat la de realitzar uns cartells per indicar als treballadors les millores del projecte dins del polígon i els horaris de l’autobús del polígon com a eines de difusió.
- La redacció i publicació d’articles ja redactats per la gestora de sensibilització als butlletins municipals també es troba pendent de realitzar per part dels consistoris, més enllà del projecte Gesmopoli.

POLÍGON EL PLA

- Amb Gesmopoli s’ha obert una porta perquè totes les administracions que tenen competències en termes de mobilitat s’asseguin conjuntament en un taula i despleguin mesures de manera consensuada. A més, trimestralment s’haurien de reunir per tal de discutir-les i valorar-les.
- En gran mesura, depèn de les administracions (ajuntaments i administracions d’àmbit territorial superior) la continuïtat amb resultats positius de les accions que s’han iniciat ara. Tant des del punt de vista de competència com des del punt de vista econòmic, és molt important que el tema del finançament s’abordi sense complexos, acceptant els acords que inclou el pla. Sense un suport clar de les administracions, és molt difícil que es continuï endavant.
- La figura del gestor de mobilitat és bàsica perquè es tirin endavant les mesures que es recullen al Pla, ja que juga el paper de dinamitzador de les actuacions del Pla de Mobilitat i fa el seguiment i l’avaluació dels resultats per donar comptes i fer un balanç a la Taula de mobilitat. Al mateix temps, és responsable de difondre i recollir compromisos dels diferents agents per tirar endavant les propostes.
- Un cop posades en marxa algunes de les propostes del Pla de mobilitat caldrà fer, inicialment, un seguiment dels indicadors de mobilitat (repartiment modal per accedir al polígon, treballadors que coneixen l’oferta de transport públic, usuaris de les noves expedicions de bus, usuaris del cotxe compartit, etc.). Igualment, caldrà fer un seguiment ambiental que contempli les emissions de contaminants atmosfèrics i gasos d’efecte hivernacle (bàsicament CO₂) mitjançant models ja existents o partir de les estacions de mesura instal·lades a l’entorn.

AEROPORT DE GIRONA

- Es preveu una acció de difusió, un cop acabat el projecte, en la qual es repartiran títols de transport entre els treballadors, per iniciar una tendència.
- Es preveu millorar l’accessibilitat ciclable des de les poblacions properes.
- El planejament del transport públic en el futur tindrà en compte tant els usuaris de les instal·lacions com els treballadors.

VIII. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PROJECTE

POLÍGON AGROREUS

- La continuïtat de les tasques iniciades amb el projecte GESMOPOLI ve garantida pel compromís de l’Ajuntament de Reus i la Cambra de Comerç d’aplicar la mateixa metodologia a dos polígons més de la ciutat i al mateix Pla de Mobilitat urbà de Reus.



DIRECCIÓ

JOAN ANTONI BARON

President Delegat de l'Àrea de Medi Ambient

COORDINACIÓ

FERRAN VALLESPINÓS

Àrea de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

DIRECCIÓ DEL PROJECTE GESMOPOLI

DOMÈNEC CUCURULL

Gerència de Serveis de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

CONTINGUTS

SALVADOR FUENTES, CARLOS GONZÁLEZ, HELENA PERXACS

Gerència de Serveis de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

SOCIS I GESTORS DE MOBILITAT DEL PROJECTE GESMOPOLI

COMITÈ DIRECTIU I COMITÈ TÈCNIC DEL PROJECTE GESMOPOLI

SOCIS

ÀREA DE MEDI AMBIENT. DIPUTACIÓ DE BARCELONA

Ferran Vallespinós, Domènec Cucurull, Ramon Rabella, Salvador Fuentes, Carlos González, Josep Manel Esteban, Imma Pruna i Helena Perxacs

DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE. GENERALITAT DE CATALUNYA

Josep Planas i Carles Segura

COMISSIÓ OBRERA NACIONAL DE CATALUNYA

Llorenç Serrano, Manel Ferri, Albert Vilallonga

UNIÓ GENERAL DE TREBALLADORS DE CATALUNYA

Eva Granados, Eduard Sanz, Carme Aparicio, Carles Rué

FESALC

Pere Puig, Xavier Soriano, Josep Llabina i Paqui Vega

COL·LABORADORS

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. GENERALITAT DE CATALUNYA

ÀREA D'INFRAESTRUCTURES, URBANISME I HABITATGE. DIPUTACIÓ DE BARCELONA

DIRECCIÓ DE RELACIONS INTERNACIONALS. DIPUTACIÓ DE BARCELONA

ÀREA DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC. DIPUTACIÓ DE BARCELONA



gesmopoli

Diputació de Barcelona
Àrea de Medi Ambient

Comte d'Urgell, 187
08036 Barcelona
Tel. 934 022 485
gs.media@diba.cat
www.diba.cat/mediambient

