



gesmopoli

La mobilitat sostenible en polígons industrials
i centres de treball

GUIA TÈCNICA PER A ELABORAR I APLICAR PACTES PER LA MOBILITAT



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis



Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
i Habitatge



Setembre de 2007

Presentació

La manera com els treballadors i les treballadores es desplacen als seus centres de treball ha experimentat una transformació profunda durant els darrers decennis. Mentre que anys enrere la majoria podien anar a treballar desplaçant-se a peu, en bicicleta o en transport públic col·lectiu, la cultura de l'automòbil ha anat guanyant protagonisme i el vehicle privat a motor ha esdevingut un element omnipresent del paisatge, en especial durant les hores més habituals d'entrada i sortida de la feina.

El trasllat de les indústries i dels centres productius a les perifèries dels municipis -tant per a allunyar les activitats contaminants, sorolloses o no saludables dels nuclis urbans com per a disposar de més sòl urbanitzable-, va iniciar un procés de segregació en els usos del territori que ha portat a implantar un núvol de polígons industrials arreu del territori, en indrets sovint allunyats dels pobles i de les ciutats.

En aquest escenari, l'ús del cotxe per arribar a la feina resulta gairebé imprescindible, ja que els serveis de transport públic acostumen a ser inexistents o molt deficients, i la distància entre el lloc de residència i el de treball fa que no sigui fàcil utilitzar altres mitjans de transport més sostenibles. Així, les enquestes de mobilitat mostren que els desplaçaments dels treballadors i treballadores exigeixen cada vegada més esforç, més energia i més dedicació de temps, ja que la distància mitjana que s'ha de recórrer augmenta any rere any.

Aquest fet redunda en un empitjorament de la qualitat de vida de moltes persones, que passen unes quantes hores a la setmana viatjant entre el seu lloc de residència, el seu lloc de treball i la resta d'indrets on fan alguna de les seves gestions o activitats quotidianes. No és estrany, doncs, que molts ciutadans acabin justificant la tria del cotxe en detriment del transport públic col·lectiu, sobretot pel fet que els desplaçaments obligats per feina s'acaben barrejant amb els que tenen a veure amb assumptes personals.

Un model de mobilitat d'aquestes característiques comporta, com a conseqüència, un conjunt d'impactes amb un cost econòmic, ambiental i social de gran magnitud. Aquests impactes afecten la competitivitat de les empreses i els estats, l'eficiència i l'eficàcia del sistema productiu, a més de la qualitat del medi i el benestar de molts ciutadans. Les emissions, els accidents, l'exclusió laboral, el soroll, la congestió, la pèrdua de temps, el consum d'espai i territori i la ineficiència energètica han esdevingut els efectes negatius habituals de l'actual model de mobilitat i accessibilitat dels treballadors als centres de treball que generen mobilitat.

A fi de corregir les disfuncions que afecten el model cal, per tant, definir polítiques innovadores basades en l'aplicació dels principis de la cultura de la sostenibilitat al transport i la mobilitat de les persones, i en la consegüent internalització dels costos socioambientals a l'hora de fer una valoració global del sistema.

Aquestes polítiques han de derivar en crear i aplicar instruments que ajudin a tornar a formular les estratègies col·lectives d'actuació. Així, és clau comptar amb la participació i implicació actives dels agents socials i econòmics que poden impulsar i liderar el canvi: l'Administració, el sector empresarial, els sindicats i el conjunt dels treballadors i treballadores.

Un d'aquests instruments és el **Pacte per la mobilitat**, un document de consens que té com a objectiu marc preservar el dret a la mobilitat sostenible i segura dels treballadors i treballadores, sense exclusions per raons de disponibilitat de mitjans motoritzats propis. Aquest propòsit ha de garantir, alhora, la bona convivència entre tots els sistemes de desplaçament, i ha de permetre avançar vers un model de mobilitat més segur, equitatiu, tranquil, eficient i respectuós amb la salut de les persones i la qualitat del medi, tant si es tracta d'un entorn urbà com d'una zona d'activitat econòmica i/o productiva.

La present guia és, en aquest sentit, una eina de suport per als agents que intervenen en la planificació i gestió de la mobilitat als polígons i zones

d'activitat econòmica que apleguen un gran nombre d'empreses i de treballadors. El pacte ha de ser fruit d'un procés de diàleg, participació i debat entre tots els agents implicats a fi de definir uns objectius estratègics i unes accions associades que contribueixin a implantar progressivament un model de mobilitat més sostenible que millori les condicions laborals de les persones afectades i la competitivitat de les empreses.

La guia s'emmarca en el projecte Gesmopoli, els objectius estratègics del qual són identificar els principals problemes de mobilitat que afecten els polígons industrials i establir propostes per a assolir uns hàbits més sostenibles.

Continguts

1.	LA MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS	5
1.1	Les característiques del model de mobilitat actual	6
	- L'extensió de la ciutat difusa	
	- La dispersió territorial dels polígons	
	- La dependència del vehicle privat	
	- Les conseqüències de la mobilitat insostenible	
1.2	El canvi de model	11
	- L'accés sostenible dels treballadors	
	- La contribució del projecte Gesmopoli	
2.	EL PACTE DE MOBILITAT	16
2.1	El concepte	17
	- La filosofia i els objectius	
	- La participació	
2.2	L'aplicació als polígons industrials	20
	- La funció del Pacte	
	- El paper dels agents implicats	
	- El referent normatiu a Catalunya	
2.3	El desenvolupament del procés	24
	- El plantejament i l'inici	
	- Les sessions de treball	
	- Els canals de comunicació	
3.	EL PROCEDIMENT METODOLÒGIC	28
3.1	L'impuls del Pacte	29
	- L'agent impulsor	
	- La Mesa del Pacte	
	- La constitució formal de la Mesa	
	- El coneixement de la mobilitat i l'accessibilitat	
3.2	La redacció i aprovació del Pacte	36
	- La concreció dels objectius estratègics	
	- La presentació del Pacte	
3.3	L'aplicació del Pacte	39
	- La definició de les propostes d'actuació	
	- La gestió del Pacte i l'aplicació del Pla de mobilitat	
3.4	La valoració i revisió del Pacte	42
	- L'avaluació dels canvis	
	- El seguiment dels progressos	
	- Els indicadors	
4.	ANNEX	46
4.1	Els impactes de la mobilitat insostenible	47
4.2	Experiències en polígons i centres generadors de mobilitat de treballadors	56
4.3	Model de pacte per la mobilitat	59
	FONTS D'INFORMACIÓ	62

Relació de taules, gràfics i figures

Taules

1. Motiu dels desplaçaments a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006).
2. Mobilitat segons gènere a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006).
3. Els polígons industrials que participen en el projecte Gesmopoli.
4. Fases del projecte Gesmopoli.
5. Exemple de document resum d'identificació dels punts febles de l'accessibilitat dels treballadors d'un polígon i dels impactes ambientals.
6. Objectius estratègics d'un pacte per la mobilitat.
7. Exemple de fitxa d'actuació a complementar.
8. Taula de seguiment global del Pacte i de les propostes d'actuació.
9. Nombre de permisos de conduir a l'Estat espanyol per gèneres (2005).
10. Permisos de conduir per gènere a Catalunya (2005).
11. Distribució dels viatges per feina a l'Estat espanyol, segons el temps dedicat (2000).
12. Jornades no treballades per accidents de trànsit (2004).
13. Increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per sector d'activitat (1990-2001).
14. Costos totals per component de cost i mitjà de transport per carretera a Europa (2000).
15. Costos totals del transport terrestre a Catalunya, en percentatges (2001)

Gràfics

1. Motiu i mitjà dels desplaçaments a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006).
2. Motiu i mitjà dels desplaçaments a Catalunya en dia feiner (2006).
3. Evolució dels accidents *in itinere* a Catalunya (1994-2006).
4. Consum d'energia del sector transport a l'Estat espanyol (2003).
5. Consum d'energia final a Catalunya, per sectors (2003).
6. Repartiment modal al Polígon de la Zona Franca (2003).

Figures

1. Els impactes de la mobilitat insostenible dels treballadors.
2. Procediment genèric d'elaboració d'un pacte per la mobilitat tipus (etapes).
3. Proposta d'etapes del procés d'elaboració d'un pacte per la mobilitat.
4. Funcionament de les sessions de treball de la Mesa del Pacte.
5. Els integrants de la Mesa del Pacte per la mobilitat.
6. Procediment d'elaboració del Pacte per la mobilitat d'un centre d'activitat econòmica.
7. La figura del gestor de mobilitat en el Pacte per la mobilitat.
8. L'avaluació dels progressos d'aplicació de les propostes d'actuació.

1

LA MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS

1.1 LES CARACTERÍSTIQUES DEL MODEL DE MOBILITAT ACTUAL

L'extensió de la ciutat difusa

L'ordenació territorial i l'urbanisme dels darrers quaranta anys han suposat una transformació del model de ciutat tradicional -que concentrava activitats i serveis en una superfície més o menys definida i determinada-, en benefici d'un model que ha estès de forma difusa el teixit urbà sobre el territori segregant els usos i centres d'activitat humana.

S'han imposat així les ciutats metropolitanitzades que creixen en forma de taca d'oli ocupant els espais agrícoles i forestals, atorgant al sòl un valor purament urbanístic i deixant de banda el potencial ecosistèmic que té.

Una dada que demostra la tendència creixent a urbanitzar el territori és la que mostra que, en només deu anys (1992-2002), la superfície urbanitzada a Catalunya ha crescut un 30%, sis vegades més que la població, segons l'Informe sobre medi ambient i desenvolupament sostenible presentat l'any 2005 pel Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya

La ciutat creix, els usos s'allunyen i la demanda de mobilitat augmenta pel fet que les persones s'han d'adaptar a una dinàmica territorial que no té en compte la disponibilitat limitada del principal recurs no renovable, el sòl. Aquest model, a més de fagocitar espai lliure, exigeix un consum d'energia i de temps que no aporta cap valor afegit a l'organització social i econòmica.

industrials i parcs empresarials han estat tradicionalment els que han rebut les principals conseqüències de la segregació. La falta de zones àmplies d'espai lliure, l'increment progressiu del valor de mercat del sòl urbà i la demanda social d'allunyar les activitats industrials de risc dels nuclis habitats ha contribuït a afavorir la tendència d'urbanitzar el territori de forma extensiva. Més encara en el cas dels polígons de nova implantació.

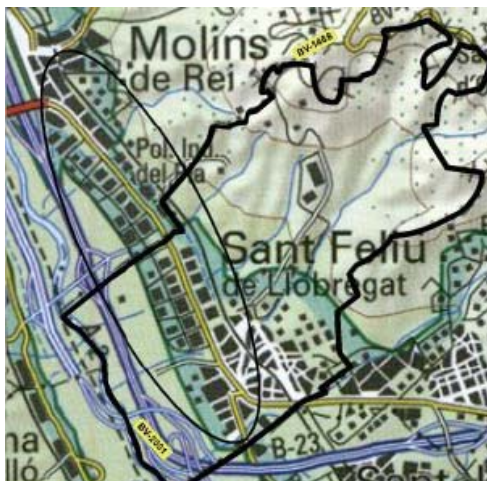
Aquest conjunt de circumstàncies, afegides a la voluntat de cada municipi de tenir els seus propis centres de treball -tant pels ingressos que comporten en forma d'impostos com pels llocs de treball que es creen- ha dibuixat un mapa industrial de Catalunya caracteritzat per un núvol de polígons industrials que supera en nombre fins i tot el de municipis (més de 2.000 actualment), la majoria dels quals no disposen de plans de gestió de la mobilitat que s'integrin amb els diversos instruments de planificació municipal.

Certament, els polígons industrials contribueixen a dinamitzar l'economia dels municipis i ajuden a desenvolupar-los socialment, però també exigeixen disposar d'infraestructures i de serveis de transport que donin satisfacció a la demanda de mobilitat generada, tant de persones com de mercaderies.

La dispersió territorial dels polígons

En aquest procés de dispersió d'activitats i usos sobre el territori, els polígons

Per a les administracions locals aquesta necessitat suposa uns costos econòmics que sovint no poden satisfer amb els ingressos derivats de la implantació industrial, i que van en augment a causa de la falta d'integració entre ordenació territorial i planificació de la mobilitat.



La dependència del vehicle privat

La universalització de l'ús de l'automòbil durant els anys setanta del segle XX i l'aplicació durant molts anys d'una pràctica urbanística basada en la segregació dels usos, ha convertit el vehicle privat a motor en el mitjà de transport per excel·lència a l'hora de comunicar els centres de residència i els polígons industrials.

La disponibilitat d'automòbil ha esdevingut quasi imprescindible a l'hora de desplaçar-se en aquest territori dispers fins al punt que en molts casos és l'única opció per a accedir a determinats punts, en especial els indrets on es concentren un gran nombre d'indústries i empreses. El mateix ha succeït amb molts centres de lleure, als quals pràcticament només es pot arribar en vehicle privat, mitjà que ha estat afavorit amb grans espais d'aparcament que en fomenten l'ús a gran escala. D'aquesta manera, l'automòbil passa a ser un element omnipresent en el territori i en el paisatge urbà i industrial.

A Catalunya, entorn d'un 52% dels treballadors accedeix al seu lloc de feina en vehicle privat a motor. Aquest

percentatge ha anat augmentant en els darrers anys a causa de la dispersió territorial dels centres de treball; del fet que se'ls allunyés dels nuclis urbans i, sobretot, de la falta d'una xarxa eficaç de transport públic col·lectiu intermodal.

Durant anys, aquesta dependència ha comportat un seguit de disfuncions i d'impactes socioambientals que han estat externalitzats del balanç econòmic, tant per la dificultat de quantificar-los com pel fet que el cost ha estat assumit individualment, ha repercutit sobre altres àmbits de l'Administració, o senzillament s'ha diluït globalment en perjudici de la col·lectivitat.

Les conseqüències de la mobilitat insostenible

La manca de sostenibilitat de les pautes de mobilitat i accessibilitat dels treballadors es manifesta amb disfuncions d'índole diversa que comporten costos econòmics, socials i ambientals de gran magnitud.

El fenomen de l'exclusió laboral, les emissions i el soroll, la ineficiència energètica, els accidents de trànsit, les congestions i la pèrdua de temps i el consum de sòl i territori són els impactes negatius principals que afecten la qualitat de vida i la salut dels treballadors. També perjudiquen la competitivitat de les empreses i, per extensió, del conjunt del sistema econòmic.

Un model de mobilitat d'accés a la feina que exigeix als treballadors la utilització quotidiana del vehicle privat a motor en condicions de tensió a causa de les congestions viàries, amb una gran inversió de temps que perjudica la qualitat de vida de les persones i, alhora, n'afecta també el rendiment i la motivació laborals, és un model que s'ha demostrat insostenible i insegur.

Afegir temps de conducció, sovint en situació d'estrès, a la falta d'hores de descans o a l'augment del nombre d'hores treball, accentua el cansament, cosa que repercuteix directament, per exemple, en el risc d'accident viari.

Cal tenir en compte que en els darrers anys ha incrementat tant el nombre de viatges intermunicipals com la distància recorreguda per viatge, de manera que el temps total dedicat als desplaçaments augmenta any rere any.

Aquesta situació provoca que alguns dels progressos sindicals que s'aconsegueixen mitjançant la negociació col·lectiva -com pot ser la reducció del nombre total d'hores anuals laborables- s'acabin perdent en temps i diners a causa dels desplaçaments en cotxe des del lloc de residència al de treball.

Certament, sovint és difícil aconseguir implantar, per exemple, serveis de transport col·lectiu en espais laboralment especialitzats com els polígons industrials perquè la concentració de la demanda es concentra en determinades hores punta i és molt baixa en les hores vall. Ara bé, això no ha de condicionar l'existència d'una oferta eficaç de transport, sinó que el que cal és implantar mecanismes de planificació adaptats a cada circumstància.

Figura 1.
Els impactes de la mobilitat insostenible dels treballadors



Taula 1.
Motiu dels desplaçaments a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)

Motiu	Freqüència	Percentatge
Treball	2.770.554	19,6%
Estudis	501.319	3,5%
Mobilitat ocupacional *	3.271.873	23,1%
Mobilitat personal ** (assumptes personals)	4.549.770	32,2%
Tornada a casa	6.319.134	44,7%
TOTAL	14.140.777	100%

La mobilitat ocupacional es denominava anteriorment mobilitat obligada (*).

La mobilitat personal es denominava anteriorment mobilitat no obligada (**)

Font: *Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2006*. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

Taula 2.
Mobilitat segons gènere a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)

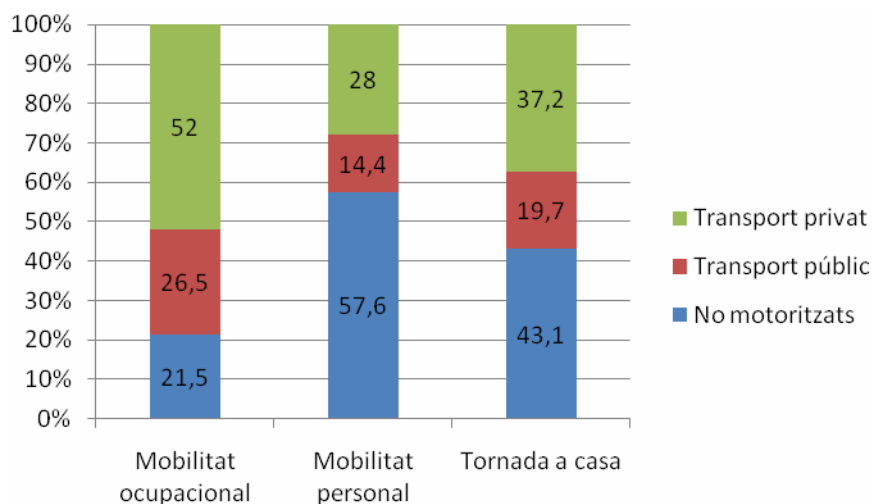
Condició	No motoritzats	Transport públic col·lectiu	Cotxe com a acompanyant
Home	36,3%	16,3%	47,4%
Dona	48,9%	22,6%	28,5%
TOTAL	42,7%	19,6%	37,7%

Condició	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa
Home	27,9%	27,4%	44,7%
Dona	18,6%	36,7%	44,7%
TOTAL	23,1%	32,2%	44,7%

Font: *Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2006*. Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

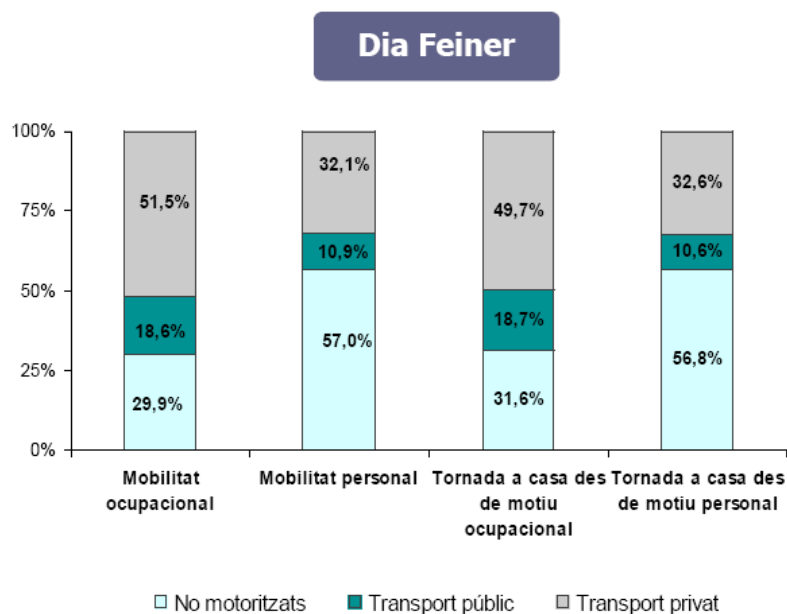
Dades de 31 de desembre de 2006

Gràfic 1.
Motiu i mitjà dels desplaçaments a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2006. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

Gràfic 2.
Motiu i mitjà dels desplaçaments al conjunt de Catalunya en dia feiner (2006)



Font: Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya, 2006. DPTOP i ATM

1.2 EL CANVI DE MODEL

L'accés sostenible dels treballadors

Incrementar any rere any el nombre global de desplaçaments i la distància recorreguda per viatge no equival a ser més eficaços ni més eficients. Ben al contrari, sovint vol dir perdre capacitat productiva, competitivitat i qualitat de vida. Les dades ho demostren quan s'internalitzen tots els impactes socials i ambientals que en deriven.

Un model de mobilitat col·lectiva només pot avançar vers un escenari més sostenible i segur si fa seus els **valors de l'accessibilitat universal, la seguretat, l'eficiència, l'eficàcia, l'equitat, el benestar i la convivència**, i els emmarca en un model d'ordenació territorial i planificació urbanística que prioritzi la relació humana i el desenvolupament socioeconòmic integral, obtenint el màxim rendiment i profit productiu dels recursos naturals i dels esforços humans invertits, especialment del sòl, l'energia fòssil i el temps, tots ells escassos i no renovables.

Els principis de la mobilitat sostenible no són excloents pel que fa als mitjans de transport i sistemes de desplaçament utilitzats, sinó que demana una convivència tranquil·la i respectuosa de tots ells, sempre que això vagi en benefici d'una millora de l'eficàcia i l'eficiència globals del sistema. Per aquesta raó, un model sostenible afavoreix els mitjans que comporten un menor consum d'energia i d'emissions per persona, però també una menor ocupació de l'espai públic, un major índex de seguretat viària i d'equitat social a l'hora d'accedir als espais de treball.

La Llei de mobilitat de Catalunya mateixa (Llei 9/2003, de 13 de juny) ho expressa així, ja que reconeix el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures, i amb l'impacte ambiental mínim possible. La

Llei també té com a principis inspiradors que es distribueixin els costos d'implantació i es gestioni el transport adequadament; que es fomenti un creixement urbà sostenible i que es faci un ús racional del territori; que es doni prioritat als mitjans de transport amb menys cost social i ambiental i que s'impliqui la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.



El fet d'aplicar aquests valors i principis a la mobilitat dels treballadors per a accedir al seu lloc de treball depèn de tots els agents implicats, com també s'expressa clarament en la Llei. És, doncs, **una responsabilitat compartida**, ja que la major part de les actuacions que es poden dur a terme per avançar no depenen d'un sol agent, sinó que s'han de dur a terme a partir de la col·laboració i cooperació de diferents sectors econòmics i socials, agents institucionals, com també dels propis treballadors, cadascun dels quals té al seu abast accions que poden contribuir a canviar la tendència.

Aquesta aportació s'ha de traduir en actuacions que integrin les polítiques de transport i mobilitat amb l'ordenació territorial i urbanística; que afavoreixin canvis normatius i fiscals en favor de

l'ecomobilitat; que ofereixin alternatives de transport públic col·lectiu al vehicle privat a motor, i que facin de la informació i la divulgació instruments clau per a sensibilitzar la ciutadania i aconseguir una resposta positiva a l'hora d'implantar mesures de canvi.



L'accés al lloc de treball no és un problema que cada treballador ha de resoldre pel seu compte, sinó una qüestió de consens col·lectiu en què s'han d'implicar tots els sectors socials i econòmics, especialment les empreses i associacions empresarials.

Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, la Federació de Societats Laborals de Catalunya i els sindicats Comissió Obrera Nacional de Catalunya i Unió General de Treballadors de Catalunya.

El projecte, cofinançat per la Unió Europea, vol incidir en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori. Gesmopoli també és una eina pràctica per a actualitzar i posar en pràctica les directrius que s'estableixen en l'àmbit europeu pel que fa a política ambiental. Les bones pràctiques i els resultats i productes que sorgeixen del desenvolupament de les tasques previstes en el projecte constitueixen un element clau per a qualsevol intervenció en d'altres espais industrials.

En el projecte hi participen sis polígons/zones industrials de Catalunya: el Beuló, situat a la comarca d'Osona; el Pla, al Baix Llobregat; l'Aeroport de Girona; el Segre, al Segrià; Agoreus, al Baix Camp i el de Santiga, al Vallès Occidental. El projecte Gesmopoli planteja, en primer lloc, un tractament global de la mobilitat als espais industrials. Aquesta globalitat es manifesta en la seqüència de processos tècnics, que comprenen des de la realització de diagnòstics sobre la mobilitat i l'elaboració de propostes de futur, passant per la implantació d'una figura específica de gestió, fins a la realització d'accions concretes.

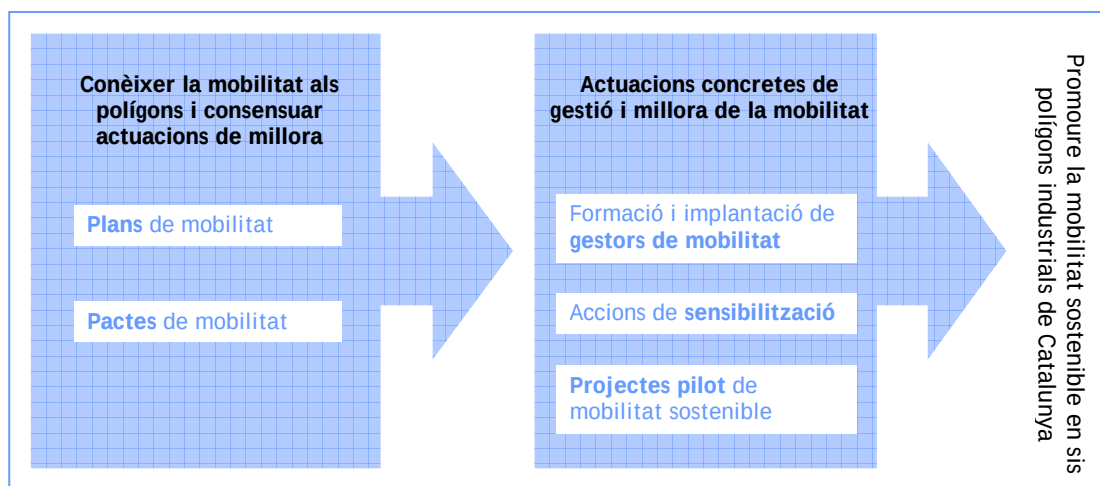
La contribució del projecte Gesmopoli

A fi d'intervenir d'una manera global i sobre l'àmbit de la **mobilitat als polígons industrials**, l'any 2005 es va engegar el projecte Gesmopoli, liderat per l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. A més de la Diputació, els altres socis que han impulsat aquest projecte que es perllongarà fins l'any 2008, són el Departament de Medi

Gesmopoli també opta per aplicar **metodologies de negociació i consens** entre els agents presents als polígons industrials per arribar a acords entre totes les parts implicades. Aquest procés suposa un valor afegit ja que afavoreix la transmissió d'informació i la sensibilització dels agents, tenint en compte que el que pot generar una veritable transformació de les pautes de mobilitat són els canvis en els hàbits dels agents esmentats.

En el context del projecte Gesmopoli també s'elabora material de suport per als agents que han de dur a terme els pactes. En aquest sentit, la present guia i el manual del gestor de mobilitat constitueixen el marc conceptual i tècnic que ha de guiar els processos de concertació per a millorar la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors al seu lloc de feina.

Gestió integral de la mobilitat en polígons i zones industrials Projecte Life-Medi Ambient / Període: 2005-2008



Taula 3.
Els polígons industrials que participen en el projecte Gesmopoli

Polígon industrial	Municipi	Comarca
El Beuló	Vic	Osona
El Pla	Sant Feliu de Llobregat Molins de Rei	Baix Llobregat
Aeroport de Girona	Vilobí d'Onyar Riudellots de la Selva	La Selva
El Segre	Lleida	Segrià
Agroreus	Reus	Baix Camp
Santiga	Santa Perpètua de Mogoda Barberà del Vallès	Vallès Occidental



Taula 4.
Fases del projecte Gesmopoli

1	Posada en marxa del projecte	Creació dels equips de direcció i gestió. Selecció de sis polígons/zones industrials objecte del projecte. Concreció del pla operatiu. Realització de les primeres accions de difusió.
2	Elaboració dels plans de mobilitat dels sis polígons	Diagnosi mitjançant indicadors, sistemes GIS i models de simulació. Elaboració de propostes d'actuació. Participació i implicació dels agents socials de cada polígon. Estudi de síntesi dels sis polígons. Segona difusió pública.
3	Procés de pactes de mobilitat als sis polígons	Eines de negociació i consens. Signatura dels pactes.
4	Formació de gestors de la mobilitat	Pla d'activitats dels plans i pactes de mobilitat. Curs de formació.
5	Implantació de la figura dels gestors	Consolidació del projecte i extensió a d'altres zones industrials. Generació de nous perfils d'ocupació.
6	Accions de sensibilització per als agents socials i els treballadors	Mòduls de formació i tallers sobre mobilitat sostenible. Demostració de bones pràctiques. Elaboració de material editat.
7	Realització d'accions pilot	Inici del procés d'actuació. Realització d'accions compreses en els plans i pactes de mobilitat.
8	Difusió	Pàgina web, actes públics i materials i publicacions.
9	Gestió i informació a la Unió Europea	



2

EL PACTE PER LA MOBILITAT

2.1 EL CONCEPTE

La filosofia i els objectius

El **Pacte per la mobilitat** és un instrument de consens per arribar a acords, una expressió de la voluntat de canvi.

El Pacte per la mobilitat té com a objectiu prioritari impulsar polítiques i actuacions que preservin el dret a l'accessibilitat de tots els ciutadans i usuaris dels espais públics i privats, al marge de quin sigui el mitjà de transport o sistema de desplaçament que utilitzin.

Mitjançant la preservació d'aquest dret individual, s'actua per avançar en la configuració d'un model de ciutat accessible per a tothom, basat en l'ús polivalent i compartit dels carrers, i que té una xarxa viària plenament integrada en l'espai públic. Alhora, es vol garantir la bona convivència col·lectiva en un entorn urbà més segur, cívic, tranquil i respectuós amb la salut de les persones i la qualitat ambiental, contribuint al dinamisme social i econòmic dels pobles i ciutats amb criteris d'eficàcia i eficiència.

El concepte de Pacte per la mobilitat es va aplicar per primera vegada a Europa a la ciutat de Barcelona el 1998, després d'una llarga trajectòria del Consell Municipal de Circulació d'aquesta ciutat. Posteriorment, altres ciutats catalanes i espanyoles van elaborar els seus propis pactes. Donostia, Mataró, Sevilla, Terrassa, l'Hospitalet de Llobregat, Sabadell, Burgos, Sant Boi de Llobregat o Badalona són alguns exemples de l'èxit de l'iniciativa.

L'any 2001, a fi de donar suport als municipis que volien avançar en l'elaboració de pactes per la mobilitat, el

grup de treball d'ecologia urbana de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat va elaborar un model de pacte que és a disposició de tots els municipis.

La creació d'un pacte per la mobilitat pot coincidir amb l'elaboració d'un pla de mobilitat local, circumstància que enriqueix ambdós processos i que contribueix a millorar els continguts del pacte, alhora que posa de manifest la voluntat local o supramunicipal d'avançar vers un model de mobilitat més sostenible i segura amb la implicació activa dels ciutadans.

El pla de mobilitat i d'accessibilitat no pot substituir, tanmateix, el pacte, atès que es tracta d'eines conceptualment diferents i amb objectius també diferents. La definició i implantació de solucions tècniques a determinades disfuncions ha de ser compatible amb el treball cooperatiu que construeixi el marc de consens que és el pacte.



La participació

Engagar un procés d'elaboració de pacte per la mobilitat comporta el compromís d'obrir aquest fòrum al **conjunt de la societat civil**, afavorint que hi estiguin representats tots els agents relacionats directament o indirectament amb la configuració del model de mobilitat.

Les propostes de cada col·lectiu a l'hora de resoldre les disfuncions actuals i progressar en la millora de la mobilitat acostumen a ser molt diverses i no sempre coincidents, per la qual cosa només gràcies al diàleg es poden plantejar reptes comuns i elaborar propostes conjuntes, que es projectin més enllà dels interessos sectorials i puntuals.

Tots els col·lectius hi són benvinguts i és fonamental que diguin la seva en el procés, sigui quin sigui el que hagi impulsat el Pacte. Les entitats de promoció del transport públic col·lectiu, els usuaris de la bicicleta, els col·lectius de persones amb mobilitat reduïda, les empreses de transport, els operadors de transport públic, les entitats defensores de la mobilitat a peu, els gremis i les associacions de comerciants, els sindicats... són alguns dels agents que hi han de participar activament.

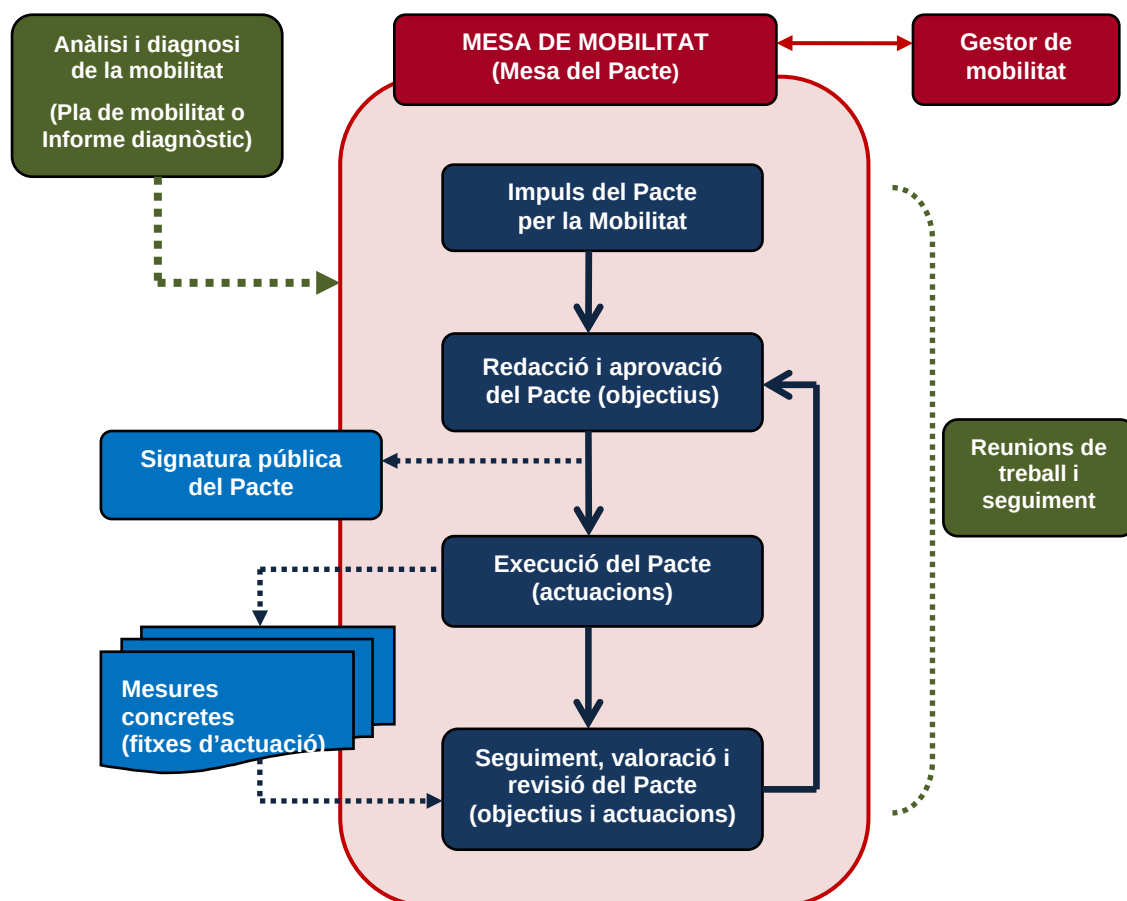
Cal organitzar i canalitzar adequadament aquest procés participatiu per garantir que avanci i no quedi reduït a un intercanvi d'opinions. Una de les vies a adoptar pot

ser crear una **Mesa del Pacte per la mobilitat** que sigui convocada de forma periòdica a fi de consensuar posicions, minimitzar les discrepàncies i prendre decisions, o desenvolupar el procés en el marc de la Mesa.

L'aprovació del Pacte és el primer pas d'un camí llarg, motiu pel qual és important mantenir viu aquest instrument i adaptar-lo als canvis socials i del territori. Així, cal dotar-lo de mecanismes de control i seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament s'avalui el grau de compliment dels compromisos adquirits, es tornin a formular els objectius si fos necessari i s'adaptin les propostes a la nova situació.



Figura 2.
Procediment genèric d'elaboració d'un pacte per la mobilitat tipus (etapes)



2.2 L'APLICACIÓ ALS POLÍGONS INDUSTRIALS

La funció del Pacte

El Pacte per la mobilitat ha de ser un instrument flexible i fàcil d'adaptar a cada territori i situació. Atès que són els ciutadans i els agents involucrats els que consensuen els objectius i les propostes d'actuació, cada pacte es pot plantejar, elaborar i implantar d'acord amb la voluntat dels participants. El Pacte és un camí per a avançar vers un model de mobilitat i accessibilitat més sostenible i segur, per la qual cosa cada comunitat o col·lectiu té la capacitat de construir el que millor s'adapti a les seves necessitats i especificitats.

En el cas dels polígons industrials es pot aplicar el mateix criteri, ja que el Pacte per la mobilitat només pot ser el resultat positiu del diàleg i la concertació entre els diferents agents implicats en planificar, ordenar i gestionar el polígon i la mobilitat de persones i mercaderies: les administracions, els òrgans de gestió dels polígons, les empreses i els sindicats, a més dels propis treballadors.

L'única experiència d'acord col·lectiu en l'àmbit industrial portada a terme fins ara ha estat la de l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, constituïda l'any 1995. En formen part quaranta-cinc ajuntaments, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, quinze organitzacions empresarials, els dos sindicats majoritaris, el conjunt de les universitats públiques catalanes i altres entitats i associacions.

Si bé no té com a objectiu únic actuar en l'àmbit de la mobilitat dels treballadors, l'any 2001 va signar un conveni amb els municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona per a elaborar una diagnosi detallada sobre l'accessibilitat als polígons industrials d'aquest territori (308 polígons

on treballen 335.000 persones). D'aleshores ençà, s'han anat elaborant les línies estratègiques plantejades en la diagnosi esmentada.



El paper dels agents implicats

Cada agent té al seu abast una part de responsabilitat en impulsar la transformació del model de mobilitat, que no és possible si totes les parts implicades no col·laboren de manera activa a l'hora de trobar la solució més adient als impactes que deriven de la mobilitat insostenible dels treballadors.

L'**Administració** pot/ha d'actuar, en primer lloc, elaborant i aplicant instruments normatius i fiscals que afavoreixin la integració de les polítiques de planificació urbanística i territorial amb les de gestió del transport i la mobilitat. També ha d'aprofundir en conèixer les causes de l'accidentalitat *in itinere* i la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral; impulsar la creació d'oficines o meses de mobilitat; fomentar el repartiment equitatiu de l'espai públic i els mitjans de transport més sostenibles, i difondre informació que permeti als treballadors conèixer la magnitud del problema i les alternatives de canvi que tenen a l'abast.

Els **sectors empresarials i els òrgans gestors del polígon**, d'altra banda, s'han d'implicar en l'elaboració dels plans de gestió de la mobilitat i en assumir una part dels costos econòmics vinculats amb impulsar formes de mobilitat més sostenible. En aquest sentit, no han d'actuar només com a centres d'informació, sinó que s'han d'involucrar de forma proactiva en millorar l'accessibilitat.

Les polítiques de responsabilitat social corporativa són, en aquest sentit, una bona oportunitat per a incorporar-hi també la variable mobilitat i valorar la mobilitat *in itinere* i l'accessibilitat al centre de treball com un factor de risc laboral, de la mateixa manera com s'ha fet amb aquelles qüestions que tenen a veure amb la salut del col·lectiu de treballadors o amb la qualitat ambiental dels processos i productes.

Els **sindicats** també han d'intervenir de forma activa en els processos de planificació i gestió de la mobilitat dels nuclis d'activitat econòmica. Aquest treball proactiu ha de desencadenar la creació de meses de mobilitat en coordinació amb les autoritats de transport supramunicipals, les associacions d'empresaris i/o els operadors de transport.

L'acció sindical també pot plantejar i portar a terme altres actuacions d'índole diversa, actuant tant en els polígons i els centres productius com a les empreses. La majoria d'aquestes actuacions han d'anar encaminades a informar i capacitar els treballadors i els empresaris sobre les alternatives que hi ha per a implantar pautes i hàbits de mobilitat més saludables, eficients i rendibles.

S'ha de garantir, així mateix, que el treballador rebi informació puntual i suficient sobre les alternatives de mobilitat sostenible que l'Administració, l'empresa o els operadors privats posen al seu servei. L'objectiu prioritari ha de ser integrar la reflexió sobre l'accés dels treballadors a la feina com una qüestió fonamental per a millorar la qualitat de vida -personal i laboral- de les persones.

En aquest escenari, els treballadors tenen un paper clau, tant a l'hora de reivindicar el seu dret a una mobilitat sostenible com

a la de canviar d'hàbits i pautes d'accessibilitat. Avaluar els costos reals de la mobilitat domèstica en vehicle privat a motor i comparar-los, per exemple, amb els costos en transport públic col·lectiu o en altres mitjans alternatius, fa més fàcil prendre decisions, especialment si les administracions actuen de manera decidida per a reduir els impactes de les formes de mobilitat menys eficients i eficaces.



El referent normatiu a Catalunya

Mitjançant la definició d'instruments de planificació i gestió que integrin urbanisme i mobilitat, i el foment dels sistemes de desplaçament més eficients, segurs i nets és possible avançar en la reducció de la dependència del vehicle privat a motor i garantir el dret dels treballadors a una accessibilitat als polígons industrials més sostenible.

A Catalunya, el referent normatiu en matèria de mobilitat és la Llei 9/2003, de 13 de juny, aprovada pel Parlament. Aquesta llei, pionera a Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i els sistemes de transport eficients, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, i reduir la congestió i la contaminació.

El desplegament de la Llei de mobilitat s'ha realitzat per mitjà de diferents normes derivades, que defineixen els instruments de planificació per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui. Són els següents:

- Les Directrius nacionals de mobilitat.
- Els plans directors de mobilitat (PDM).
- Els plans específics.
- Els plans de mobilitat urbana (PMU).

Després de l'entrada en vigor de la Llei el 27 de juliol de 2003, es van aprovar en primer lloc les Directrius nacionals de mobilitat (362/2006) com el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Les Directrius nacionals de mobilitat s'apliquen a tot el territori de Catalunya, tenen la naturalesa de pla territorial sectorial.

Les Directrius han de servir per a l'elaboració dels altres instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte el desenvolupament

territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat.

- Els plans específics, que tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.
- I els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

En matèria de mobilitat als sectors industrials, la nova llei de mobilitat pretén també afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials, objectiu que ha d'esdevenir un dels reptes del treball d'elaboració dels futurs pactes per la mobilitat de les zones d'activitat econòmica i productiva.

D'acord amb la llei, els plans de mobilitat urbana passen a ser els documents bàsics per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis. En aquest sentit, el contingut dels plans s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establertes pels plans directors de mobilitat supramunicipals i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials del seu àmbit territorial.



Una de les disposicions addicionals de la llei assenyala que "en el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, el Govern de Catalunya, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a

superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament.

Aquest pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat en cadascuna d'aquestes àrees i ha d'establir-ne el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen."

Finalment, cal esmentar també el Decret 344/2006, que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. El Decret preveu dues categories: els associats a la planificació, que formaran part del pla; i els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat i establir les mesures correctores corresponents.



2.3 EL DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS

El plantejament i l'inici

El Pacte és un **instrument de concertació i de consens voluntari**. El conjunt d'agents implicats en planificar i gestionar l'accessibilitat a la feina dels treballadors són convidats a participar-hi, però sempre ho han de fer amb la intenció d'arribar a acords equitatius que donin satisfacció a les necessitats de tots els sectors.

L'aplicació d'un pacte per la mobilitat en un polígon industrial o zona d'activitat econòmica no ha de seguir una metodologia rígida i estricta, sinó que ha de ser un procés flexible que permeti que els agents implicats actuïn amb llibertat.

El procediment que es proposa a continuació respon simplement a una lògica que separa en etapes els passos

naturals a seguir en tot treball de concertació social. Així, es proposen quatre fases orientatives que s'inicien amb l'impuls del Pacte, continuen amb l'elaboració, aprovació i aplicació del Pacte, i conclouen amb la revisió dels objectius i accions plantejades.

S'ha procurat, en aquest sentit, no complicar la metodologia amb més etapes o subetapes que en dificultin el seguiment. Cada polígon té, doncs, la possibilitat de readaptar-la per facilitar el desenvolupament del procés i l'arribada a acords. L'única condició ineludible és comptar amb la participació de tots els agents, col·lectius i/o persones que tinguin la voluntat i la capacitat de contribuir a fer que millori la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors.

Figura 3.
Proposta d'etapes del procés d'elaboració d'un pacte per la mobilitat

FASE I	FASE II	FASE III	FASE IV
Impuls del Pacte i de la Mesa	Redacció i aprovació del Pacte	Aplicació del Pacte (accions)	Valoració i revisió del Pacte



Les sessions de treball

A l'hora de plantejar l'elaboració d'un pacte per la mobilitat cal definir un calendari de sessions i una dinàmica de treball que vagin encaminats a assolir l'objectiu últim del procés: elaborar un pacte per la mobilitat del polígon industrial.

Les reunions no es poden dilatar excessivament en el temps, ja que s'ha de mantenir l'interès dels diferents agents per a, d'una banda, participar i expressar les seves opinions i, de l'altra, avançar activament en corregir les disfuncions que el procés de diagnòsi hagi pogut detectar.

Així, **la periodicitat idònia perquè el procés es mantingui viu és quinzenal o mensual**, de manera que en el **termini aproximat de quatre a sis mesos** es pugui tancar un acord de pacte consensuat sobre el qual començar a treballar coordinadament per a definir les actuacions a implantar.

Una proposta de calendari d'actuació i de continguts de les sessions és la següent:

→ Sessió 1

Preguntes clau:

Qui som, què hem de fer i on volem arribar?

Funcionament de la sessió:

Presentació dels membres de la Mesa, exposició dels motius de la convocatòria i explicació de la filosofia d'un pacte per la mobilitat, dels objectius a assolir i de la proposta de calendari de treball.

Presentació també de la present *Guia per a elaborar i aplicar pactes per la mobilitat*, redactada en el marc del projecte Gesmopoli, com a document de referència i de suport tècnic i conceptual per a l'execució del procés.

→ Sessions 2 (i 3)

Pregunta clau:

Quins problemes ens afecten?

Funcionament de la sessió:

Exposició i interpretació col·lectiva de les conclusions i propostes del Pla de mobilitat sostenible del polígon o de l'informe de diagnòsi, i/o exposició de les opinions de cadascun dels agents participants sobre els problemes de mobilitat i accessibilitat que afecten el polígon.

Es proposa fer dues sessions: una d'anàlisi i discussió, i una segona de cerca del consens.

→ Sessions 4 (i 5)

Pregunta clau:

Com podem corregir les mancances?

Funcionament de la sessió:

Plantejament d'una bateria de propostes de correcció elaborada a partir de les conclusions del Pla de mobilitat/informe de diagnòsi.

Es proposa fer dues sessions: una d'anàlisi i discussió, i una segona de cerca del consens.

→ Sessions 6 (i 7)

Pregunta clau:

Quins han de ser els objectius de futur?

Funcionament de la sessió:

A partir de les propostes formulades es plantejaria un decàleg d'objectius que constituïria el text base del futur Pacte.

També es proposa fer dues sessions: una d'anàlisi i discussió, i una segona de cerca del consens.

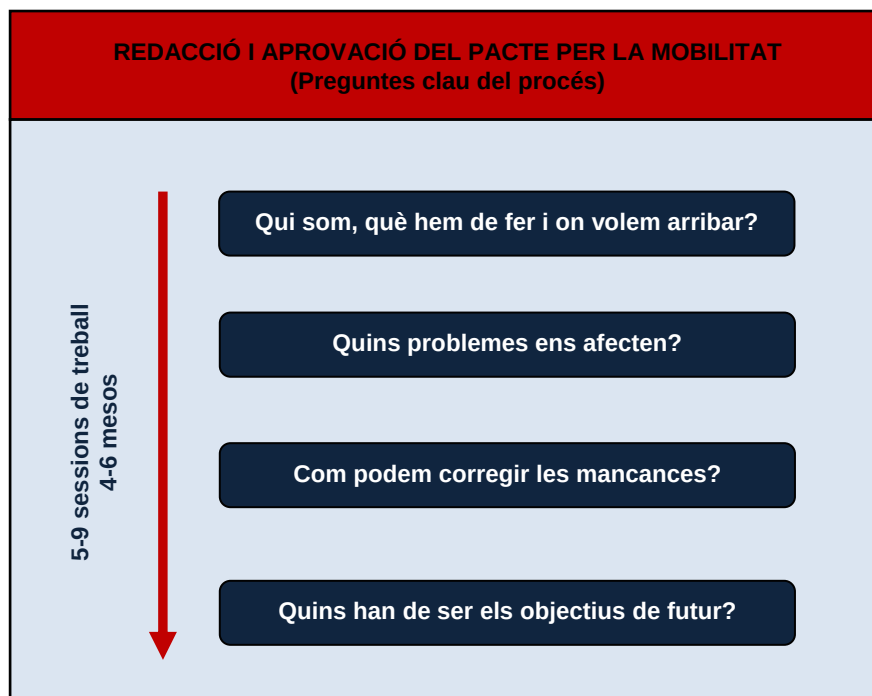
→ Sessions 8 (i 9)

Redacció i aprovació del Pacte per la mobilitat

Aprovació de l'esborrany de Pacte (objectius i actuacions prioritàries a curt, mitjà i llarg termini).

També es proposa fer dues sessions: una d'anàlisi i discussió, i una segona de cerca del consens.

Figura 4.
Funcionament de les sessions de treball de Mesa del Pacte (Mesa de Mobilitat)



És convenient acordar des del començament el nombre màxim de sessions a realitzar, per evitar que el procés no es dilati excessivament, de manera que els membres de la Mesa puguin perdre l'interès en participar i avançar en el procés de concertació. És convenient també que la durada de cada sessió no superi les dues hores.

La sessió pot estar dinamitzada pel mateix president de la Mesa, tot i que pot comptar -si es considera convenient- amb el suport d'un professional extern. La presència d'aquesta figura pot ajudar a què el procés avanci adequadament i de manera ordenada d'acord amb el guió preestablert.

També pot contribuir a fomentar el debat i la participació activa dels diferents agents, motiu pel qual no només ha de ser un expert en planificació i gestió sostenibles de la mobilitat dels treballadors, sinó també algú amb habilitats de dinamitzador de grups.

Després de cada sessió, la persona responsable d'aixecar acta de la reunió -- que hauria estat escollida prèviament pels

membres de la Mesa- s'encarregarà de fer arribar per correu electrònic l'informe resum o document de treball a tots els agents. Durant els dies posteriors a la trobada, cadascun dels membres haurà d'enviar les seves opinions, propostes i suggeriments al responsable del grup, qui s'ocuparà d'elaborar un nou document de treball que servirà de base per a la sessió següent.

Els canals de comunicació

L'impuls del Pacte i la creació de la Mesa del Pacte que ha d'elaborar-lo i redactar-lo, ha d'anar acompanyada de la definició d'una estratègia comunicativa que garanteixi que tots els agents que en formen part tinguin el mateix grau d'implicació i de coneixement del procés.

L'agent que assumeixi inicialment la coordinació del procés i la presidència de la Mesa -pot ser l'administració local del municipi on es troba implantat el polígon, el gestor del polígon, l'associació d'empreses o els sindicats- haurà d'establir uns mecanismes d'informació i participació que permetin engegar el treball col·lectiu.

Aquests mecanismes no només han d'assegurar el *feedback* horitzontal, sinó també el vertical; és a dir, han de preveure una xarxa de comunicació que afavoreixi el contacte permanent entre els integrants de la Mesa i, alhora, el d'aquests amb els responsables de cadascuna de les empreses -direcció, comitè d'empresa i treballadors-, els responsables de les diverses administracions i la resta de sectors que hi estiguin implicats.

Les **enquestes i les entrevistes** directes, l'edició de **materials divulgatius** senzills que facin les empreses i els comitès sindicals, la **comunicació en línia** o la convocatòria de **reunions d'empresa** s'han de convertir en canals àgils i dinàmics per a explicar el procés als treballadors, i també els avantatges que tot plegat té a curt, mitjà i llarg termini. Les enquestes de mobilitat ocupacional, quotidiana i/o en dia feiner que abasten

habitualment territoris metropolitans són una altra font d'informació sobre els hàbits de mobilitat dels treballadors.

La creació d'una **pàgina web** que recopili tota la informació de base i els treballs de la Mesa també pot contribuir a donar més entitat al procés. Aquesta pàgina es pot anar convertint progressivament en el canal bàsic de comunicació mitjançant el qual l'empresa, els sindicats i els propis treballadors ofereixin o trobin serveis de mobilitat que facilitin l'accessibilitat global del centre d'activitat.



3

EL PROCEDIMENT METODOLÒGIC

3.1 L'IMPULS DEL PACTE

FASE I	FASE II	FASE III	FASE IV
Impuls del Pacte i de la Mesa	Redacció i aprovació del Pacte	Aplicació del Pacte (accions)	Valoració i revisió del Pacte



L'agent impulsor

Atès que, com s'ha apuntat, no hi ha cap norma legal que determini el procediment metodològic d'elaboració d'un Pacte per la mobilitat, l'impuls del procés pot procedir de qualsevol dels agents que tenen relació amb un determinat polígon o zona d'activitat econòmica, ja sigui qualsevol àmbit de l'Administració -local, comarcal o autonòmica-, l'organisme gestor del polígon, l'empresa i/o associacions empresarials, els col·lectius sindicals i comitès d'empresa o, fins i tot, grups de treballadors conscienciats per la qüestió i organitzats col·lectivament al marge dels comitès.

L'agent o agents impulsors no s'han de convertir, necessàriament, en els responsables últims del procés, sinó que han de contribuir a posar les bases perquè la resta d'agents s'hi vagin afegint progressivament. Per aquest motiu, ha de convidar la resta d'agents o col·lectius del polígon a sumar-se al procés, ja que l'assoliment de millores sovint només es pot aconseguir gràcies a la concertació i la participació activa de tothom.

Cal tenir en compte, però, que no tots els agents tenen el mateix grau de responsabilitat a l'hora d'impulsar l'elaboració de pactes. Les disfuncions derivades de la manca de sostenibilitat del

model actual requereixen que l'Administració -des de l'àmbit que correspongui en cada cas- sigui l'impulsor principal del diàleg entre els òrgans gestors dels polígons, les empreses, els sindicats i els treballadors, ja que els resultats que deriven d'aplicar un pacte redunden en benefici de totes les parts.

Malgrat que en alguns casos, la impulsora del Pacte no sigui l'Administració, el seu paper és fonamental a l'hora d'estimular la participació i de coordinar les trobades inicials entre els diversos sectors. Cal tenir en compte, en aquest sentit, que la iniciativa pot procedir de la direcció, comitè d'empresa o col·lectiu de treballadors d'una determinada empresa, però que atès el nombre d'indústries que hi sol haver en cada polígon és convenient que l'administració competent actuï de dinamitzadora del procés.

L'impuls del Pacte pot coincidir amb l'elaboració d'un pla de mobilitat i d'accessibilitat al polígon industrial. Aquesta coincidència és sempre positiva, ja que contribueix a introduir i aplicar progressivament els principis i valors de la mobilitat sostenible. A més, la concreció i determinació de les disfuncions que afecten el polígon incrementa la sensibilitat dels diferents agents davant la magnitud del problema i facilita la implantació de mesures encaminades a reduir els impactes socials, ambientals i econòmics que en deriven, millorant així la situació de partida.

El pla també requereix que els agents esmentats s'hi impliquin directament, de manera que en la majoria dels casos pot actuar com a "instrument impulsor" del Pacte, sempre que paral·lelament es creï una figura que sigui capaç d'aglutinar i projectar els esforços col·lectius, com pot ser la Mesa del Pacte.

El Pacte és un instrument de concertació i consens voluntari. El conjunt d'agents implicats en la planificació i gestió de l'accessibilitat a la feina dels treballadors hi són convidats a participar, però sempre ho han de fer amb la intenció d'arribar a acords equitatius que donin satisfacció a les necessitats de tots els sectors.

La Mesa del Pacte (Mesa de Mobilitat)

La Mesa del Pacte per la mobilitat és un **òrgan de participació voluntària** que reuneix els agents implicats en millorar l'accessibilitat dels treballadors als polígons industrials i zones d'activitat econòmica.

La Mesa ha d'esdevenir, per tant, el referent i l'exponent de la voluntat col·lectiva d'avançar vers un model més sostenible.

Aplegar en una mateixa taula agents i persones amb interessos no sempre comuns o coincidents té un gran valor i ha de ser considerat com un objectiu prioritari de tota estratègia sostenibilista, atès que

és un pas més en la construcció d'un model de gestió de la mobilitat dels polígons basat en la participació i en el consens, en igualtat de condicions i de responsabilitats.

Exigir a un sol agent el compromís únic i últim de resoldre els problemes equival a menystenir la capacitat dels diferents col·lectius d'ajudar de forma decidida a transformar la realitat i a cedir drets i deures a un tercer. Des d'una perspectiva sostenibilista és imprescindible, doncs, que la comunitat que forma part d'un polígon industrial s'organitzi i participi en un moviment ampli, ric i plural. La Mesa Mobilitat ha de ser la traducció pràctica d'aquest ideari, i ha de tenir com a fita crear una atmosfera de complicitat que ajudi a establir sinergies cooperatives.



La constitució formal de la Mesa

La Mesa ha d'estar constituïda formalment pels membres amb el compromís de tots ells d'avançar en la redacció i aprovació del Pacte, i també en elaborar una proposta d'actuacions que portin a la pràctica els objectius acordats.

Si bé la **composició de la Mesa permanent** pot variar en funció de les característiques i especificitats de cada polígon -nombre d'empreses, tipologia de les activitats, nombre de treballadors, característiques físiques del polígon, emplaçament en el territori, xarxa viària i ferroviària d'accés, serveis disponibles de transport públic col·lectiu, etc.-, hi han d'estar representades totes les sensibilitats i interessos a fi de garantir el consens més gran possible. Així, hi han de participar...

- ➔ Els **òrgans gestors dels polígons**, com a responsables de la planificació i gestió de les infraestructures comunes i dels serveis de mobilitat de l'espai industrial, d'acord amb els principis de la cultura de la sostenibilitat.
- ➔ **L'Administració -local i/o comarcal-**, com a agent responsable de la integració de les polítiques de mobilitat sostenible en la planificació territorial i urbanística dels polígons industrials, i de la internalització dels costos socials i ambientals de la mobilitat insostenible en el sistema econòmic. En aquest apartat es tenen en compte les autoritats territorials de la mobilitat (ATM), ja que són els interlocutors idonis per a integrar a *posteriori* els operadors de transport privats.
- ➔ Les **empreses i associacions empresarials**, com a agents dinamitzadors d'un model d'accessibilitat dels treballadors més competitiu, que contribueixi a la sinergia entre millora de la productivitat i millora de la qualitat de vida dels treballadors.
- ➔ Els **comitès d'empresa i sindicats**, com a garants del dret dels treballadors a un accés sostenible i de qualitat als seus llocs de feina.
- ➔ En aquells casos en què es consideri convenient, es poden sumar a la Mesa els **operadors de transport públic col·lectiu** del territori on estigui implantat el polígon o centre d'activitat productiva, si bé poden fer-ho amb veu però sense vot.

A la Mesa del Pacte s'hi poden afegir posteriorment els representants d'altres

institucions o entitats. Mitjançant **comissions o grups sectorials de treball** que s'ocupin de temes concrets es pot donar veu a aquests altres col·lectius. Els integrants de la Mesa poden sol·licitar l'assistència d'experts en planificació i gestió de la mobilitat a fi de comptar amb una visió externa més objectiva que ajudi a concretar els problemes i el plantejament dels objectius estratègics.

Proposta de composició numèrica de la Mesa del Pacte (Mesa de Mobilitat)

- † 1 representant de l'òrgan de gestió del polígon industrial.
- † 1 representant de cada gran empresa o, si s'escau, agrupació d'empreses. Per gran empresa s'entén la que té més de 50 o 100 treballadors, una qüestió a determinar en cada cas.
- † 1 representant de cadascun dels sindicats majoritaris i/o de les grans empreses.
- † 1 representant de cadascuna de les administracions competents: ajuntament, consell comarcal, diputació...
- † 1 representant, si s'escau, de l'operador de transport públic del municipi, comarca, etc.

La **presidència de la Mesa** ha de ser consensuada per tots els membres per tal que hi dipositin plena confiança i respecte, i ha de comptar amb el suport tècnic del Gestor de mobilitat, una vegada hagi estat creada aquesta figura.

Figura 5.
Els integrants de la Mesa del Pacte per la mobilitat



Els membres de la Mesa també han de definir el procediment general que se seguirà des del moment que es constitueixi formalment. El lloc de reunió i la periodicitat, les característiques de les sessions, la manera de treballar, els documents de treball, etc. es poden recollir en un **reglament bàsic de funcionament que reguli l'operativa de la Mesa de Mobilitat**.

El coneixement de la mobilitat i l'accessibilitat

Per a prendre decisions i donar solucions als problemes és fonamental conèixer bé la realitat. Analitzar els fets, esbrinar les causes i valorar *a priori* les possibles conseqüències de les mesures aplicades ajuda a planificar i gestionar -en la mesura, naturalment, que això sigui factible- els esdeveniments futurs.

L'elaboració d'un pacte per la mobilitat demana tenir **informació suficient i consistent sobre els problemes específics de mobilitat i accessibilitat** que afecten un determinat polígon, més enllà dels impactes socials, ambientals i econòmics més genèrics que causa el model insostenible actual.

Aquest exercici diagnòstic és fonamental perquè el procés de Pacte per la mobilitat avanci bé, ja que tots els polígons presenten trets distintius que els diferencien els uns dels altres i, certament, influeixen decisivament en la mobilitat dels treballadors i les mercaderies. La situació geogràfica del polígon, la seva configuració urbanística, la tipologia de les empreses instal·lades, la distància als nuclis urbans més propers, la proximitat a parades de ferrocarril... en són alguns exemples.

La diagnosi de la situació i la concreció dels problemes acostuma a venir de la mà d'un **Pla de mobilitat sostenible (PMS)** o, en cas de no haver-se elaborat, d'un informe de diagnosi que, tot i no tenir l'abast d'un PMS, ajuda a concretar els problemes i els punts forts i febles en matèria d'accessibilitat dels treballadors.

Sigui quin sigui el procediment mitjançant el qual s'arribin a concretar els punts forts i els punts febles que afecten el polígon, és fonamental comptar amb informació suficient i contrastada per avançar en el procés d'elaborar el Pacte per la mobilitat. En cap cas es recomana començar a prendre decisions basant-se només en la

percepció dels agents implicats, ja que sovint és esbiaixada i té un grau de subjectivitat que distorsiona les conclusions a què s'arriba.

Ara bé, tant si es fa prenent com a material de base les conclusions d'un pla de mobilitat com si es deriva d'un informe de diagnosi, la Mesa ha d'identificar les disfuncions globals relatives a l'oferta i la demanda de mobilitat del polígon.

Per avançar en el procés d'**identificar els punts forts i febles que caracteritzen un determinat polígon** o zona d'activitat econòmica es poden plantejar un seguit de preguntes bàsiques, amb la col·laboració de l'equip tècnic extern que ha elaborat el Pla de mobilitat o l'informe de diagnosi. Per exemple:

- Quin és el repartiment de mitjans pel que fa a l'accés dels treballadors al polígon industrial?
- El vehicle privat a motor és l'única alternativa que tenen els treballadors per a accedir al seu lloc de treball?
- L'aparcament és gratuït a les empreses? I a la via pública?
- Les empreses ofereixen alternatives de transport més sostenibles als treballadors o incentius per a utilitzar-ne? (cotxe compartit, servei públic d'empresa...).
- L'Administració o el gestor del polígon ofereix serveis de transport públic col·lectiu? S'adeqüen als horaris dels treballadors?
- S'hi pot accedir i moure's a peu o en bicicleta?

→ Quin és el nivell d'accidentalitat viària?

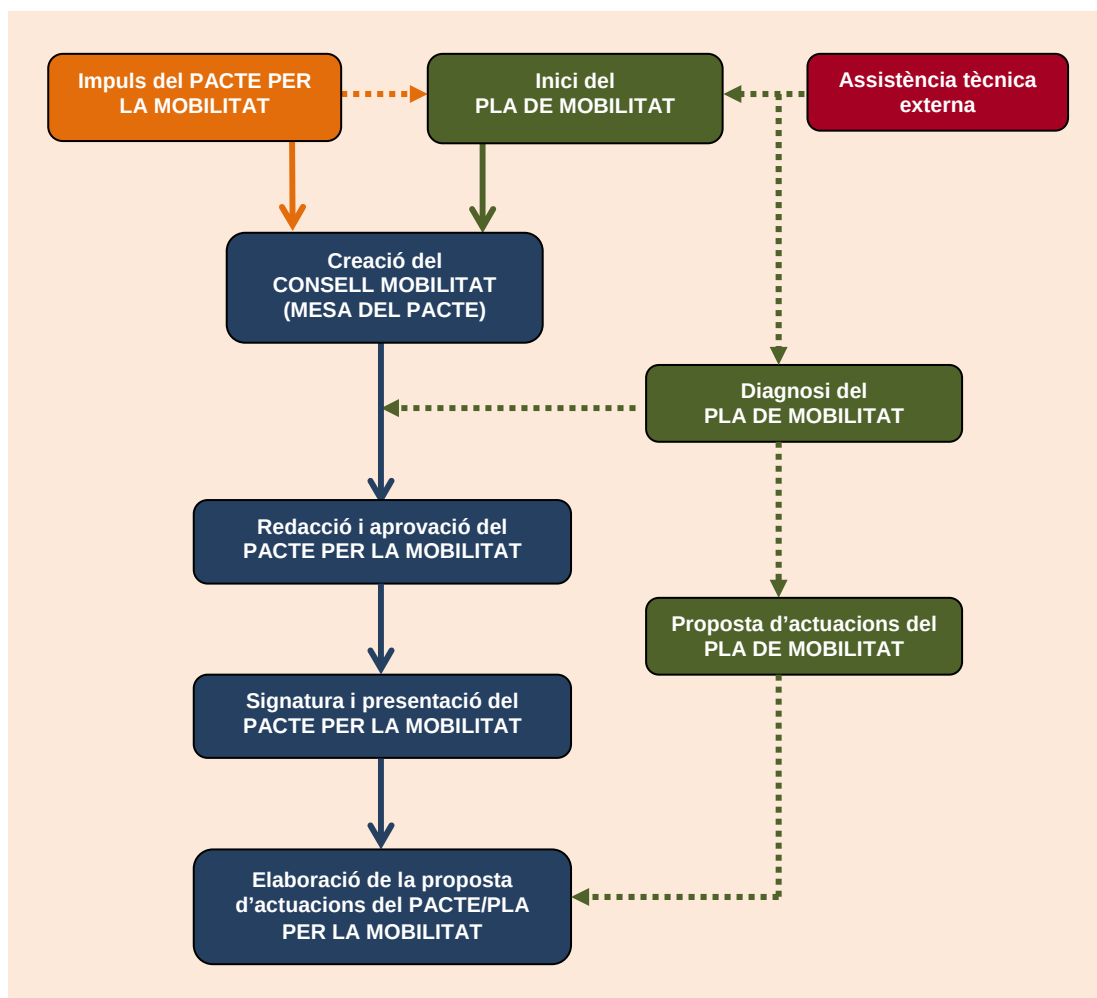
La posada en comú d'aquesta informació ha de permetre, d'una banda, socialitzar les mancances i també les actuacions que potser ja s'estiguin executant i, de l'altra, plantejar els objectius estratègics que constituïran la base conceptual i textual del Pacte per la mobilitat.



Taula 5.
Exemple de document resum d'identificació dels punts febles de l'accessibilitat dels treballadors d'un polígon i dels impactes ambientals

	Punts febles
Sobre el repartiment de la mobilitat en mitjans de transport	- Pràcticament tots els treballadors accedeixen al polígon en vehicle privat a motor. - ...
Sobre l'accessibilitat en transport públic col·lectiu	- Manca de servei de transport públic. - Horaris i intervals de pas no adaptats a les necessitats dels treballadors. ...
Sobre l'accessibilitat a peu i en bicicleta	- Itineraris de vianants i ciclistes insegurs i inadequats (falta de passos de vianants, manca d'il·luminació, barreres d'accessibilitat...) - Manca d'aparcaments segurs a les empreses. - ...
Sobre l'oferta d'aparcament	- Excés d'oferta de places d'aparcament de vehicles privats a motor. ...
Sobre l'accidentalitat viària	- Nombre elevat d'accidents de vianants amb vehicles pesants implicats. ...
Sobre la configuració urbanística i de l'espai públic	- Voreres estretes i carrils bicicleta inexistents. - Calçades àmplies que afavoreixen les velocitats elevades. - Manca d'elements reductors de la velocitat. ...
Sobre l'accessibilitat en vehicle privat a motor	- No es fomenta l'alternativa del cotxe compartit o del <i>carsharing</i> (en aquest cas, com a alternativa a la flota de vehicles d'empresa, per exemple). - ...
Sobre les condicions ambientals del polígon (emissions i soroll)	No es disposa d'una avaluació aproximada del volum d'emissions de la mobilitat del polígon. - ...
Sobre l'oferta de transport d'empresa	- La taxa d'ocupació dels vehicles és baixa, ja que no es fomenta la col·laboració entre empreses. - ...
Sobre la comunicació i la informació	La informació sobre els serveis de transport públic col·lectiu o de les alternatives de mobilitat més sostenible als treballadors és deficient.
...	...

Figura 6.
Procediment d'elaboració del Pacte per la mobilitat d'un centre d'activitat econòmica



3.2 LA REDACCIÓ I APROVACIÓ DEL PACTE

FASE I	FASE II	FASE III	FASE IV
Impuls del Pacte i de la Mesa	Redacció i aprovació del Pacte	Aplicació del Pacte (accions)	Valoració i revisió del Pacte



La concreció dels objectius estratègics

Esbrinar els punts forts i els punts febles d'un polígon industrial permet posar l'accent en els avantatges i formular propostes que corregeixin les mancances. És convenient emmarcar aquestes mesures en objectius que tinguin el valor de principis estratègics, els quals han de constituir l'esquelet conceptual del Pacte per la mobilitat.

En cas que el polígon o centre d'activitat productiva compti amb un pla de mobilitat, les propostes que derivin de l'estudi tècnic han de constituir un material de primera mà per a la Mesa a l'hora d'aplicar els continguts del Pacte, ja que la diagnosi portada a terme per l'equip d'experts haurà detectat els punts forts i febles que el caracteritzen.

En el moment de plantejar els objectius, cal fer l'esforç de cobrir tot el ventall de qüestions relacionades amb la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors. Més endavant es presenta una proposta tipus de pacte que cada polígon o centre d'activitat econòmica pot adaptar a les seves necessitats i particularitats.

Aquests objectius, com s'ha dit, tenen un caràcter estratègic, motiu pel qual s'han de considerar pràcticament com una

declaració d'intencions que cal traduir a *posteriori* en actuacions i mesures concretes.

Per a redactar els objectius -a més de les actuacions que en derivaran-, la Mesa del Pacte pot demanar l'assistència tècnica de l'equip que hagi elaborat el Pla de mobilitat o l'informe de diagnosi, o bé dels experts que considerin oportuns. Aquest acompanyament tècnic facilitarà la feina tant dels membres de la Mesa com del gestor de mobilitat, el paper del qual es defineix en el capítol següent.



Taula 6.
Objectius estratègics d'un pacte per la mobilitat

PACTE PER LA MOBILITAT (Decàleg d'objectius estratègics)	
1	Configurar un model de polígon industrial accessible i segur per a tots els treballadors i garantir-los el dret a una mobilitat sostenible.
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 dependència del vehicle privat a motor per garantir un entorn amb menys emissions, soroll i accidentalitat viària.
4	Implantar uns serveis de transport públic col·lectiu plenament integrats i adaptats 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 públic i privat 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 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 en bicicleta com a alternatives de mobilitat en els polígons.
10	Crear eines i instruments que permetin avaluar els progressos de l'aplicació del Pacte per la mobilitat .

La presentació del Pacte

Redactar i consensuar un Pacte per la mobilitat és un èxit col·lectiu que posa de manifest la capacitat dels agents socials i econòmics d'assolir acords que beneficiïn totes les parts.

La rellevància del procés i del resultat formal que tingui -el Pacte *per se*- fa que sigui important donar ressò a la feina feta. Sobretot perquè l'experiència d'un polígon i el fet de difondre'n els treballs i resultats pot ajudar altres polígons i centres de treball en els respectius processos de millora de la mobilitat i accessibilitat dels treballadors.

Així, es recomana que la Mesa del Pacte convoqui un **acte de presentació pública del document** en què hi hagi representats tots els agents implicats: administracions, empreses, sindicats i, naturalment, treballadors. Atès que un pacte per la mobilitat no és un document qualsevol, aquesta presentació ha de contribuir a trobar aliats entre tots els sectors que puguin difondre l'experiència i fer-la extensiva a altres centres productius del municipi, a la comarca i al conjunt del país.

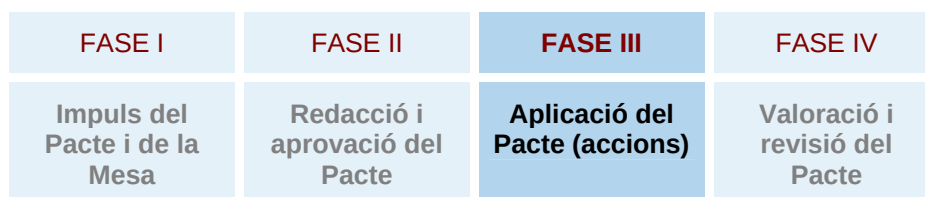
La difusió entre els mitjans de comunicació, les associacions empresarials, les agrupacions sindicals, etc. ha de constituir, per tant, un dels objectius de la Mesa del Pacte, ja que ajuda a consolidar el procés, dóna més confiança als agents que hi estan enrolats i crea un clima general més favorable a aquest tipus de mesures.

Durant l'acte de presentació, a més de mostrar el resultat de l'esforç col·lectiu, cal exposar l'estratègia d'actuació futura a fi d'explicar que l'aprovació del Pacte no es tracta d'un punt final sinó del principi d'un procés que ha de continuar amb l'aplicació d'un pla d'acció amb mesures concretes en favor de la mobilitat sostenible dels treballadors del polígon.

El text del Pacte també s'ha de posar a disposició de tots els treballadors del polígon i de tots els agents que en vulguin tenir coneixement. Per aquesta raó, convé fer-ne una edició àmplia i repartir-la a les empreses amb l'ajuda de les direccions i dels comitès d'empresa. La versió digital del document també ha d'estar a l'abast de tothom mitjançant els webs de les empreses, dels sindicats i, en cas que ja hagi estat creat, de la Mesa de Mobilitat del polígon en qüestió.



3.3 L'APLICACIÓ DEL PACTE



La definició de les propostes d'actuació

Els objectius estratègics que planteja un pacte per la mobilitat s'han de traduir en mesures pràctiques i efectives que permetin anar més enllà de l'expressió d'una voluntat col·lectiva i actuar sobre la mobilitat i l'accessibilitat del polígon.

De cadascuna de les propostes d'actuació se n'han de concretar els terminis, el calendari d'actuació, els recursos econòmics, materials o humans que s'hi destinaran, els responsables de dur-les a terme, els agents que hi col·laboraran, els beneficis esperats i els indicadors que s'hi aplicaran per a determinar-ne l'evolució i els progressos.

Si el polígon ha estat diagnosticat per mitjà d'un pla de mobilitat, convé aplicar les mesures proposades tenint en compte les consideracions i propostes formulades en l'estudi tècnic, atès que és probable que moltes de les mesures a elaborar a partir dels objectius estratègics del Pacte ja hagin estat recollides en el Pla de mobilitat com a corol·lari a l'anàlisi de la situació.

Les actuacions han de ser realistes en el sentit que sigui possible disposar dels recursos necessaris per a implantar-les i

dur-les a terme en els terminis pactats. Si no és així poden quedar com una carta de desigs que empobreixi la dinàmica del procés i debiliti la voluntat de canvi i la implicació dels diferents agents.

Per aquest motiu, cal que la Mesa del Pacte, mitjançant el gestor de mobilitat o figura que s'hagi decidit, doni prioritat a les actuacions d'acord amb diversos criteris com, per exemple, la urgència de la mesura, la predisposició dels responsables i participants, la disponibilitat de recursos econòmics i finançament, el temps de què es disposa, etc.

Es pot dur a terme cada actuació mitjançant una fitxa d'informació, gràcies a la qual també se'n pot fer el seguiment. A l'hora d'emplenar les dades, el gestor de mobilitat -o, si no n'hi ha, el responsable de tirar endavant l'aplicació dels objectius del Pacte- pot fer servir un qüestionari per a donar resposta a un seguit de preguntes que li serviran de guia en aquest procés.

Són les següents:

- Quins motius impulsen a fer l'actuació?
- En quins terminis es pot dur a terme?
- Qui serà el responsable de dur-la a terme?

- Com es distribuiran les responsabilitats entre els agents implicats?
- Com es farà l'actuació? Amb quins mitjans?
- Quant costarà? Quina inversió s'ha de fer?
- Com s'obtindran els recursos?
- Amb quins agents es col·laborarà?
- Amb quines altres actuacions està relacionada?

Taula 7.
Exemple de fitxa de seguiment d'actuació a complimentar

ACTUACIÓ	
Objectiu estratègic (Pacte per la mobilitat)	
Descripció	
Actuacions relacionades	
Grau de prioritat	
Responsable de l'execució	
Col·laboradors	
Pressupost	
Finançament	
Terminis	
Recursos materials	
Beneficis socioambientals	
Indicadors de seguiment	

La gestió del Pacte i l'aplicació del Pla de mobilitat

Per a progressar en definir i executar les propostes d'actuació convé que aquesta tasca sigui assumida per un òrgan de gestió que compti amb el suport i la confiança de tots els agents implicats.

Aquest òrgan de gestió pot ser la Mesa de Mobilitat creada durant l'elaboració del Pla de mobilitat del polígon i que, com s'ha apuntat anteriorment, pot coincidir, pel que fa a la composició, amb la Mesa del Pacte.

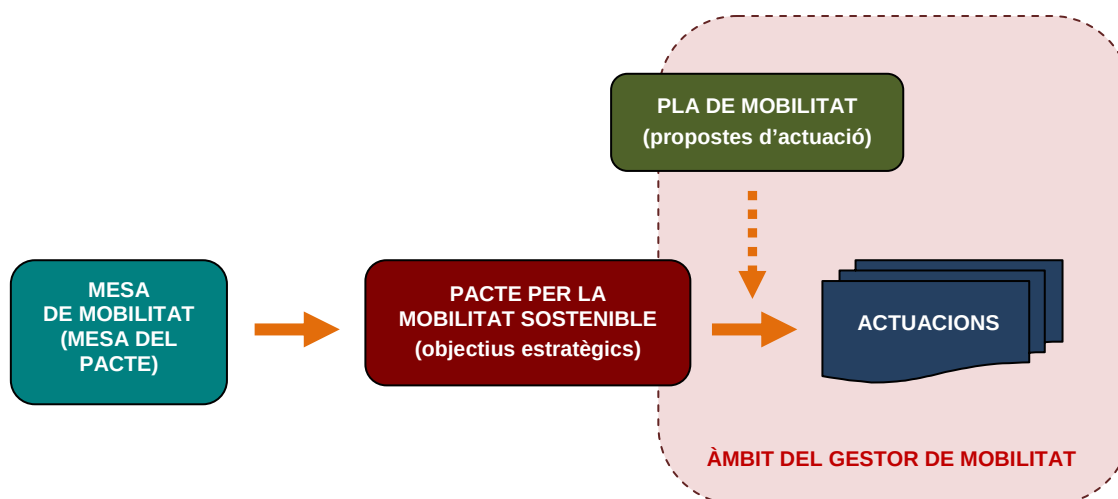
La Mesa de Mobilitat ha de comptar amb una figura amb competències i funcions tècniques que coordini tots els aspectes relacionats amb el transport, la mobilitat i l'accessibilitat del polígon. Aquesta figura es coneix habitualment amb el nom de **gestor de mobilitat** i ha de participar

activament en l'elaboració i aplicació de les propostes d'actuació per avançar en aconseguir els objectius estratègics del Pacte i de les línies d'acció associades.

El gestor de mobilitat és, doncs, la figura executiva de la Mesa del Pacte/Mesa de Mobilitat de qui depèn el funcionament. Orgànicament, però, pot dependre d'una administració, d'un conjunt d'empreses o de l'agent que s'acordi.

Una de les responsabilitats del gestor de mobilitat és la de fer el seguiment permanent del Pacte i de les propostes derivades i, per tant, d'elaborar periòdicament informes de valoració que presentarà als agents membres de la Mesa del Pacte o de la Mesa de Mobilitat en les reunions de seguiment del Pacte per la mobilitat que es portin a terme.

Figura 7.
La figura del gestor de mobilitat en el Pacte per la mobilitat



3.4 LA VALORACIÓ I REVISIÓ DEL PACTE

FASE I	FASE II	FASE III	FASE IV
Impuls del Pacte i de la Mesa	Redacció i aprovació del Pacte	Aplicació del Pacte (accions)	Valoració i revisió del Pacte



L'avaluació dels canvis

Per a determinar el grau d'aplicació del Pacte per la mobilitat i avaluar-ne els progressos cal fer un seguiment permanent de les propostes d'actuació.

Un pacte per la mobilitat és un procés viu, amb propostes que es van reformulant a mesura que s'assoleixen les fites previstes o canvia l'escenari.

La Mesa del Pacte (o la Mesa de Mobilitat), mitjançant el seu responsable o gestor de mobilitat, ha de preveure el seguiment de les actuacions d'acord amb la prioritat i els terminis que s'hagin plantejat en el moment d'elaborar les propostes d'actuació.

L'avaluació es fa analitzant directament els resultats assolits després d'aplicar la mesura i/o d'haver fet servir els indicadors o variables que hagin estat dissenyades amb aquest objectiu. De tota manera, no sempre és necessari crear un indicador, ja que algunes actuacions tenen un resultat de tipus dicotòmic fàcil i ràpid de determinar; és a dir, "s'ha fet o no s'ha fet", per exemple.

En altres casos, tanmateix, sí que cal aplicar-ne atès que l'èxit de la mesura vindrà associat a un valor numèric final;

per exemple, la valoració de la implantació d'un servei d'autobús públic es farà en funció del nombre mensual d'usuaris, del nombre d'usuaris per franja horària, etc.

L'avaluació també ha de tenir en compte l'evolució del polígon, atès que la transformació de l'espai públic i viari, el creixement o reducció del nombre d'empreses i el canvi o introducció d'activitats productives noves pot modificar de forma substancial el nombre total de treballadors que s'hi desplacen i, com a conseqüència, la gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat global. Un centre d'activitat productiva no és un sistema estàtic, sinó que té una dinàmica pròpia que incideix molt significativament sobre tots els seus elements.

El seguiment dels progressos

Com s'ha apuntat abans, el seguiment de les propostes d'actuació associades al Pacte per la mobilitat –i al Pla de mobilitat– el farà un gestor de mobilitat o la persona que hagi estat escollida per a portar a terme aquesta funció executiva.

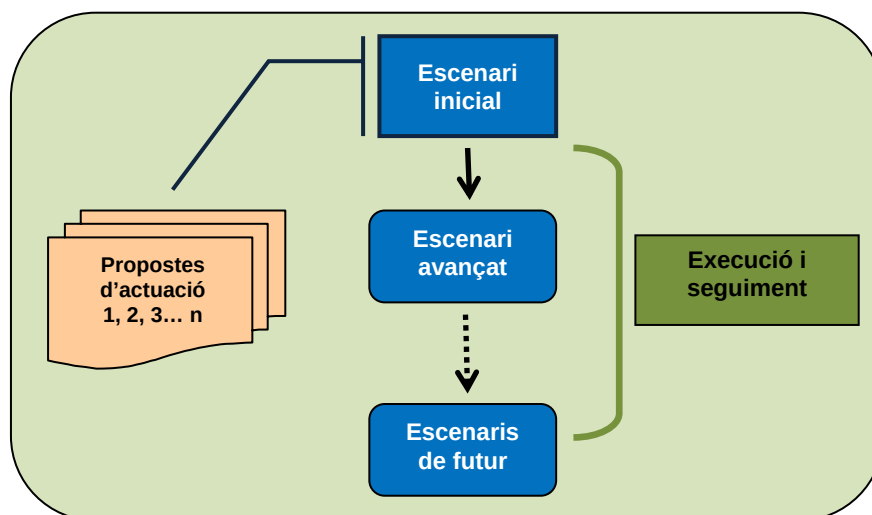
Una de les seves responsabilitats és, precisament, la d'informar periòdicament els membres de la Mesa del Pacte dels progressos i millores que s'hagin assolit amb l'aplicació de les mesures consensuades, però també dels problemes que la dinàmica del polígon o la pròpia implantació de les propostes hagin comportat.

La utilització d'un document de seguiment de les propostes ajuda a fer un seguiment global, d'una banda, dels objectius estratègics que constitueixen l'esquelet del Pacte per la mobilitat i, de l'altra, dels progressos de les mesures executades.

D'acord amb la periodicitat decidida i basant-se en aquests documents de seguiment, el gestor de mobilitat ha d'elaborar informes que descriguin i permetin posar en comú els avenços aconseguits en cada una de les línies d'acció. Els indicadors de seguiment són un dels instruments que l'ajuden a expressar numèricament els canvis, per bé que també ha de portar a terme una valoració qualitativa que faciliti la lectura transversal i integrada de totes les mesures implantades.

L'estratègia comunicativa, en la mesura que això sigui possible i hi estiguin d'acord tots els agents implicats, també ha de considerar la possibilitat de difondre els resultats entre els sectors que s'acordi en el si de la Mesa, ja que les fites assolides poden ser de gran utilitat per a altres centres d'activitat productiva generadors de mobilitat que també estiguin immersos en el procés de millorar la mobilitat i l'accessibilitat dels seus treballadors.

Figura 8.
L'avaluació dels progressos d'aplicació de les propostes d'actuació



Taula 8.

Document de seguiment global del Pacte i de les propostes d'actuació

	Nivell de prioritat	Problemes detectats	Progressos assolits	Termini previst
OBJECTIU 1 (PACTE)				
Actuació 1.1				
Actuació 1.2				

OBJECTIU 2 (PACTE)				
Actuació 2.1				
Actuació 2.2				

OBJECTIU n (PACTE)				
Actuació n.1				
Actuació n.2				

Els indicadors

Els indicadors són instruments de gran utilitat si s'apliquen de forma selectiva i serveixen per a reforçar i complementar la valoració qualitativa que es fa d'una determinada actuació. Els indicadors ajuden a traduir les tendències en valors quantitius, sobretot si s'analitzen de forma integrada. Ara bé, per sí sols, tenen un significat relatiu.

Per aquest motiu, no sempre és necessari crear i aplicar indicadors que avaluïn els progressos assolits, ja que la informació que aporten pot quedar reduïda a un nombre sense cap mena de valor afegit si no es pot integrar en un àmbit de reflexió més global i transversal.

Si es decideix que cal treballar amb una bateria d'indicadors i l'etapa en què es troba el procés d'estudi i anàlisi de la mobilitat d'un centre d'activitat econòmica ho afavoreix, és convenient començar amb un primer nivell d'indicadors -de línies d'acció- i avançar *a posteriori* els de segon nivell, relatius a les mesures concretes. Aquest conjunt d'indicadors ha de permetre, d'una banda, valorar cadascuna de les accions en concret i, de l'altra, visualitzar tendències més

generals. Actuar de manera sistemàtica i ordenada seguint aquest criteri permet plantejar els indicadors més globalment, cosa que facilita l'anàlisi posterior transversal i evita caure en la necessitat compulsiva de trobar un indicador per a cada actuació.

És fonamental, però, que tots els indicadors siguin d'expressió senzilla i interpretació fàcil, amb dades i unitats que permetin veure de forma clara i ràpida la tendència i l'èxit o el fracàs de cada proposta d'actuació. Fórmules matemàtiques complexes o unitats poc intuïtives poden ser útils només si queden en el terreny de l'anàlisi tècnica.

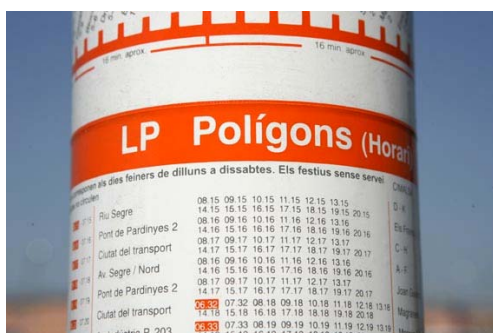
En cas que el procés d'elaboració del Pacte s'emmarqui o vagi acompanyat de l'execució del Pla de mobilitat sostenible es pot dissenyar la bateria d'indicadors a partir dels que s'hagin fet servir durant l'estudi tècnic. D'aquesta manera, els resultats numèrics que s'obtinguin es podran comparar amb les dades futures.

Alguns indicadors bàsics que es poden aplicar per a determinar el grau de mobilitat i accessibilitat (in)sostenible del polígon o centre d'activitat econòmica són els següents:

- ✓ **Repartiment modal d'accés al polígon:** en vehicle privat a motor, en transport públic col·lectiu, en transport d'empresa, en cotxe compartit, en bicicleta, a peu, i practicant la intermodalitat cotxe-transport públic.
- ✓ **Nombre d'usuaris dels serveis de transport públic col·lectiu:** valors absoluts i percentatges sobre el total de treballadors.
- ✓ **Nombre d'accidents viaris:** valors absoluts i per tipologia.
- ✓ **Velocitat comercial del transport públic col·lectiu.**
- ✓ **Nombre de places d'aparcament:** per empresa i totals.
- ✓ **Superfície d'aparcament amb relació a la superfície productiva,** i a la superfície total del polígon.

- ✓ **Distància mitjana recorreguda pels treballadors:** en vehicle privat a motor, en transport públic i en cotxe compartit (nombre de treballadors).
- ✓ **Nombre de comitès d'empresa o direccions d'empreses** que actuen en l'àmbit de la mobilitat sostenible dels treballadors.
- ✓ **Concentració de gasos i compostos contaminants** ocasionats pel trànsit.
- ✓ **Nivell de soroll** associat al trànsit.
- ✓ **Nombre d'infraccions de trànsit.**

Aquests indicadors, si bé ja constitueixen un conjunt prou ampli com per fer una valoració i un seguiment exhaustiu i precís de l'evolució de la mobilitat d'un polígon, es poden desenvolupar tot establint correlacions entre ells o ampliar-ho amb altres de nous.



4

ANNEX

4.1 ELS IMPACTES DE LA MOBILITAT INSOSTENIBLE

L'exclusió sociolaboral

Un accés de qualitat als centres de treball és un dret dels ciutadans i, alhora, un requisit fonamental per finançar la competitivitat de les empreses. Així, un model de mobilitat sostenible dels treballadors ha de garantir-los uns serveis de transport públic col·lectiu i una xarxa viària que els permeti arribar al seu lloc de treball fent servir mitjans de desplaçament que siguin eficients, econòmics, segurs i saludables.

Ara bé, la situació de la majoria dels polígons industrials fa que el cotxe sigui l'única alternativa que tenen molts treballadors per a accedir a la feina, ja que la distància no els permet arribar-hi a peu o en bicicleta. En la majoria dels casos, a més, no hi ha un servei de transport públic que ofereixi aquesta opció de desplaçament de manera real i en igualtat de condicions per a tothom.

D'aquesta manera, no tenir vehicle en propietat o permís de conduir fa que moltes persones es vegin excloses a l'hora d'accedir a una feina situada en un punt del territori mancat d'alternatives de

transport sostenible. Sovint, la renúncia a aquestes feines és de persones amb nivell econòmic baix que no poden accedir a un vehicle en propietat per les despeses que comporta.

Els grups de població que tenen un índex de motorització més baix que la resta són els següents: les dones, que accedeixen menys que els homes al cotxe per motiu de gènere; els joves, que tenen menys possibilitats de fer un ús habitual del vehicle privat; i alguns immigrants extracomunitaris, la procedència sociolingüística dels quals els dificulta l'ús legal del vehicle privat. Cal afegir també les persones amb mobilitat reduïda, ja que les seves limitacions comporten que sense un servei de transport públic adaptat no puguin accedir a certs llocs de treball.

En el cas concret de les diferències de gènere, el 62% dels permisos de conduir vigents actualment a Espanya pertanyen a homes, i només el 38% a dones. D'altra banda, gairebé un 30% dels habitatges no tenen cotxe, i prop d'un 50% dels majors d'edat no disposen de permís de conduir.

Taula 9.
Nombre de permisos de conduir a l'Estat espanyol per gèneres, x 1.000 (2005)

	Nombre total	%
Dones	9.032	38,2
Homes	14.589	61,8
Total	23.621	100

Font: Direcció General de Trànsit (DGT)

Taula 10.
Permisos de conduir per gènere a Catalunya (2005)

Demarcació	Dones		Homes		%
	Nombre	%	Nombre	%	
Barcelona	1.122.804	39,7	1.703.165	60,3	100
Tarragona	141.994	40,7	206.681	59,3	100
Lleida	89.106	36,9	152.261	63,1	100
Girona	162.019	42,5	219.494	57,5	100

Font: Direcció General de Trànsit (DGT)

L'accidentalitat viària laboral

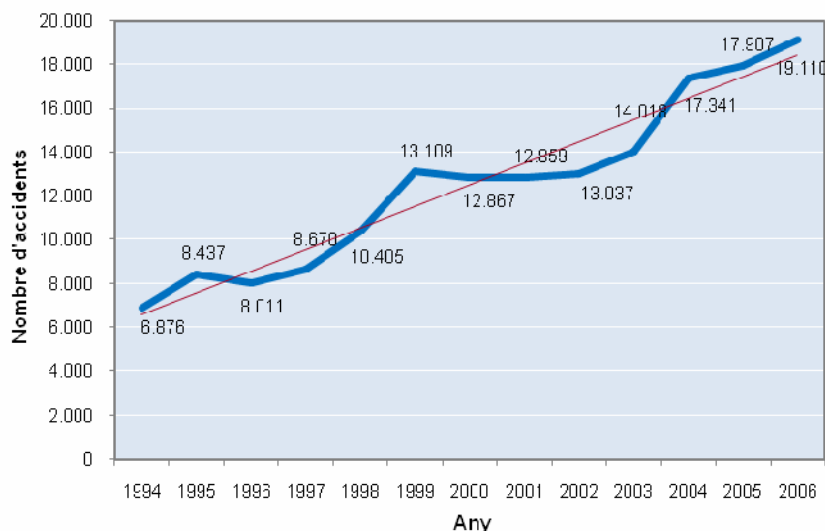
Atès que molts ciutadans fan servir el seu vehicle privat per a desplaçar-se de forma habitual per anar i tornar de la feina, la mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral afegit per a moltes persones.

Espanya és l'estat de la Unió Europea amb les pitjors dades en matèria de sinistralitat, amb una taxa de 9 accidents mortals per cada 100.000 treballadors, davant dels 5 de la resta de membres de la Unió. Cada any hi ha uns 40.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" -un 40% del total d'accidents, aproximadament-, en els que hi deixen la vida prop d'un miler de persones. A Catalunya, segons el sindicat Comissions Obreres, l'accidentalitat a causa del trànsit constitueix fins el 59% de tots els accidents laborals. Es tracta d'accidents que es produeixen *in labore*, és a dir, treballant, o *in itinere*, desplaçant-se cap o des del centre de treball. Això fa que l'accidentalitat *in itinere* sigui actualment la principal causa d'accident laboral.

La Llei general de la seguretat social (Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny), en l'article 115, defineix el concepte d'accident de treball com "tota lesió corporal que el treballador pateixi a conseqüència del treball que faci per compte d'altri". La norma esmentada assenyala també que es considera accident "el que pateixi el treballador en anar o en tornar del lloc de treball", és a dir, els accidents *in itinere*.

La jurisprudència ha definit de manera més precisa el que es considera per accident *in itinere*, ja que puntualitza que l'accident s'ha de produir en el recorregut habitual entre el lloc de residència i el de treball, i que no hi ha d'haver interrupcions durant aquest recorregut habitual. L'empresari ha de declarar tant els accidents que es produeixen durant la jornada laboral com els accidents *in itinere*, i han de quedar recollits en un registre. L'anàlisi d'aquest registre ha de permetre estimar quin és el pes dels accidents de treball relacionats amb la mobilitat al lloc de treball.

Gràfic 3.
Evolució dels accidents in itinere a Catalunya (1994-2006)



Font: Comissió Obrera Nacional de Catalunya.

La pèrdua de competitivitat

Les baixes laborals degudes a accidents *in itinere*, el temps perdut en congestions de trànsit o el descens de la productivitat a causa del cansament dels treballadors per pèrdua d'hores de descans o de l'estrès de la conducció són factors que afecten la competitivitat de les empreses i dels països. Així, malgrat que la tendència general del món empresarial i de l'Administració sigui desvincular el temps de desplaçament dels treballadors del temps estrictament laboral, la realitat és que les condicions que determinen la mobilitat de les persones n'acaben afectant també el rendiment.

Aquesta situació recomana tornar a considerar el temps dedicat al desplaçament domicili-lloc de feina com a temps laboral, tenint en compte lògicament determinades consideracions com, per exemple, el fet que el dret de cada treballador a viure on vulgui ha de ser compatible amb la voluntat de l'empresa d'instal·lar-se on consideri adient.

Si aquesta pèrdua de temps s'avalua en una escala col·lectiva, l'impacte econòmic

que en deriva assoleix xifres de gran magnitud. Així, segons la Comissió Europea, a final de la dècada dels noranta el temps total que es perdia a l'UE-15 en els embussos equivalia a un 1% del producte interior brut (PIB), de mitjana, per bé que en alguns països podia superar el 3%.

Als costos derivats de les congestions i la pèrdua de temps cal afegir-hi també el dels accidents de trànsit *in itinere*, que l'any 2005 a la Unió Europea van representar la pèrdua de prop de cent cinquanta milions de jornades de treball, amb un cost econòmic proper als 100.000 milions d'euros.

Taula 11.
Distribució dels viatges per feina a l'Estat espanyol, segons el temps dedicat (2000)

Motiu	Nombre de desplaçaments
Menys de 15 minuts	27%
De 15 a 29 minuts	40%
De 30 a 44 minuts	21%
De 45 a 59 minuts	5%
De 60 a 89 minuts	5%
Més de 90 minuts	2%

Font: *Encuesta Movilia*, 2000. Ministeri de Foment

Taula 12.
Jornades no treballades per accidents de trànsit (2004)

Tipus d'accident	Jornades no treballades
Lleu	487.186
Greu	6.223

Font: Istat-CCOO, a partir de dades del Ministeri de Treball i Afers Socials

La ineficiència energètica

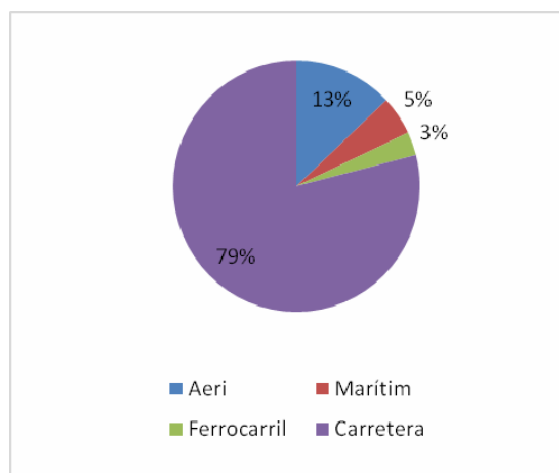
El transport consumeix, als països desenvolupats, entorn del 40% de l'energia primària. El sector presenta, a més, una escassa diversificació pel que fa a les fonts d'energia que utilitza, ja que els derivats del petroli satisfan més del 95% de totes les necessitats. Es tracta, per tant, d'un model de mobilitat basat en el consum a gran escala de carboni d'origen fòssil.

Tres quartes parts del consum energètic del sector del transport correspon a la mobilitat rodada, i més de la meitat d'aquest consum té lloc en l'àmbit urbà, en recorreguts inferiors als 6 km. En els darrers anys, l'increment del nombre de desplaçaments en vehicle privat motoritzat també ha portat associat inevitablement un augment del consum de combustibles.

Segons l'Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía, a l'Estat espanyol el consum dels vehicles privats representa entorn del 50% del total del consum del transport per carretera, el de mercaderies, el 47%, i el transport col·lectiu de passatgers només el 3%. La mobilitat quotidiana dels treballadors és responsable de bona part d'aquest consum, ja que diàriament es fan uns 18 milions de desplaçaments *in itinere* en cotxe (anada més tornada).

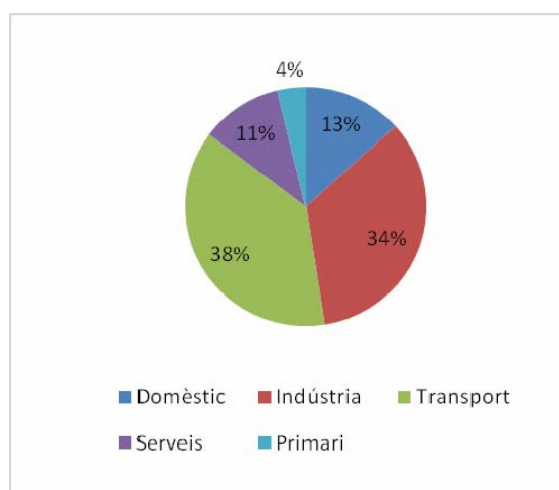
A Catalunya, des de l'any 1993 el sector del transport és el primer consumidor d'energia final en forma de combustibles (gairebé un 40% del total), per davant de la indústria (34%) i del sector terciari i domèstic (26%). La taxa mitjana de creixement se situa en un 5%, molt per damunt del 0,5% del sector industrial, encara que aquestes dades només tenen en compte l'energia invertida en la propulsió de vehicles.

Gràfic 4.
Consum d'energia del sector transport a l'Estat espanyol (2003)



Font: IDAE.

Gràfic 4.
Consum d'energia final a Catalunya, per sectors (2003)



Font: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Les emissions i el soroll

El sector del transport és un dels principals emissors de contaminants als països desenvolupats, fet que s'explica pel consum creixent de combustibles fòssils. Només els vehicles a motor ja són responsables d'una quarta part de les emissions mundials.

Des d'un punt de vista mundial, el transport emet aproximadament el 20% dels 7.000 milions de tones anuals de CO₂ que procedeixen de l'activitat humana i un 85% d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodat. El transport

públic, en canvi, només representa el 2% de les emissions totals. Globalment, per tant, la mobilitat de persones i mercaderies s'ha convertit en una de les causes principals d'increment de l'efecte d'hivernacle que provoca el canvi climàtic, ja que la combustió ineficient de derivats del petroli allibera grans quantitats de CO₂ i obté, tanmateix, un rendiment energètic insignificant si tenim en compte l'energia que contenen els combustibles.

A les ciutats, el transport s'ha convertit progressivament en la causa de contaminació principal pel gran nombre de vehicles que hi circulen diàriament i per

l'allunyament de les zones industrials dels nuclis urbans. Els òxids de nitrogen, les partícules sòlides, els hidrocarburs, el monòxid de carboni i el diòxid de sofre són els gasos i compostos principals que procedeixen dels vehicles a motor.

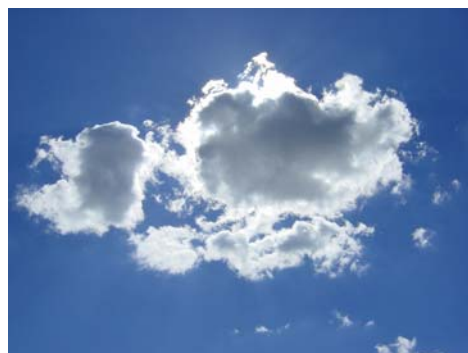
Les ciutats concentren molts dels desplaçaments a la feina que fan els ciutadans que viuen en municipis metropolitans, de manera que es converteixen en illes de contaminació poc saludables. Els desplaçaments en vehicles particulars generen més emissions per unitat de distància recorreguda que els viatges en transport públic.

L'augment de les emissions a les zones metropolitanes ha portat el Govern de la Generalitat a elaborar un Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire als quaranta municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Baix Llobregat, definits pel Decret 226/2006, de 23 de maig, com a zona de protecció especial.

Aquest Pla s'ha elaborat arran dels valors límits de qualitat de l'aire definits per la Unió Europea per tal de preservar la salut de les persones i el medi. En cas de superar aquests valors, els organismes competents de cada país han de redactar plans d'actuació per restablir-ne la qualitat. El decret aprovat estableix que s'ha de constituir una comissió interdepartamental (constituïda pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament de Salut, el Departament de Treball i Indústria i el Departament de Medi Ambient i Habitatge) per a elaborar el pla d'actuació.

Entre les fonts considerades hi ha el transport terrestre urbà, interurbà i les carreteres principals. Les principals mesures avaluades i incorporades són les següents: la construcció d'aparcaments dissuasius, l'ampliació de la xarxa de metro i de FGC, la creació de carrils VAO (vehicles d'alta ocupació), l'elaboració del pla estratègic de la bicicleta, l'aplicació de la normativa EURO 4 i 5, la reducció de la velocitat, l'actuació sobre els vehicles pesants i l'assumpció dels objectius del pla director de mobilitat de la regió metropolitana, dels plans de mobilitat urbana i dels plans de mobilitat dels centres de treball.

La coordinació del seguiment del Pla sobre la qualitat de l'aire s'efectuarà mitjançant l'Oficina Tècnica de seguiment del propi Pla, que avaluarà el grau d'implantació de les mesures aplicades, la reducció de les emissions associades al fet d'adoptar les mesures, i la incidència en els nivells de qualitat de l'aire de les mesures adoptades.



Taula 13.
Increment de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle per sector d'activitat 1990-2001, en percentatge

Sector	Estat espanyol	Catalunya	UE-15
Sector de l'energia	28,0	33,3	3,5
Indústria	30,3	49,5	-12,2
Transport	56,8	31,4	23,8
Agricultura	15,0	13,3	-10,3
Residus	61,1	118,1	-34,8
Altres	22,2	48,7	-7,1

Font: Informe sobre el medi ambient i el desenvolupament sostenible, 2005. Departament de Medi Ambient i Habitatge. Generalitat de Catalunya

Un altre aspecte a tenir en compte amb relació a la presència urbana de gran nombre de vehicles a motor és el soroll, ja que el trànsit produeix el 80% del soroll ambiental a les zones urbanes.

Els nivells elevats de contaminació acústica es relacionen amb diversos tipus d'afectacions físiques i psicològiques, com alteracions del sistema nerviós (estrès, irritabilitat, tensió...), fatiga, insomni o problemes de concentració i de relació social, entre d'altres.



El consum de sòl i territori

Un urbanisme dispers fagocita l'espai lliure i el sòl, el principal recurs no renovable. La dispersió de les funcions urbanes, amb la consegüent segregació dels usos i l'augment de la distància entre les zones residencials, els indrets productius i els de lleure, ha comportat així un increment exponencial del consum de territori.

Sovint, la pròpia implantació dels polígons industrials es fa seguint criteris d'ocupació extensiva i difusa, ja que l'urbanisme d'aquestes zones aposta per vies de circulació àmplies que facilitin la mobilitat dels vehicles a motor, tant els de mercaderies com els privats. Les empreses opten per dedicar bona part del seu sòl a aparcament de vehicles privats, de manera que la relació entre l'espai productiu i la superfície total del polígon és relativament baixa i, per consegüent, ineficient en termes de consum de sòl.

En general, el planejament municipal acostuma a obligar a la reserva de més d'un 20% de l'espai dels polígons a aparcament de cotxes i a la xarxa viària interna, percentatge que pràcticament es duplica si es tenen en compte les zones que cada empresa sol dedicar als mateixos usos. Això fa que, en alguns casos, pràcticament la meitat de la superfície dels polígons sigui econòmicament improductiva i no aport cap valor afegit al sector empresarial. A aquesta situació de foment de l'ús del vehicle privat s'hi afegeix també el fet que la trama viària dels polígons no acostuma a tenir recorreguts segurs per als desplaçaments a peu o en bicicleta, motiu pel qual qualsevol estratègia d'impulsar la mobilitat sostenible topa amb esculls difícils de salvar.

Els costos socials i econòmics

La mobilitat en vehicle privat a motor és un dels principals motors de l'economia mundial, a més d'una font d'ingressos important per als estats mitjançant els impostos que graven la gasolina i la compra dels vehicles.

Ara bé, segons un estudi elaborat per la Comissió Europea sobre 17 països de la Unió, s'estima que el conjunt de les externalitats del transport -és a dir, els impactes socials i ambientals que genera i que el balanç econòmic dels estats no comptabilitza- supera els 650.000 milions d'euros, un 7,3% del Producte Interior Brut europeu. Les externalitats del transport per carretera representen més de tres quartes parts del cost total. El canvi climàtic n'és el component més important, amb un 30%, mentre que la contaminació atmosfèrica i els costos per accidents suposen el 27% i el 24%, respectivament. El soroll i els impactes aigües amunt i aigües avall representen, cadascun, el 7%.

A Espanya, aquests costos estan per damunt de la mitjana europea, ja que suposen un 9,6% del PIB, i la presència de la carretera també és més gran, gairebé el 80%. A Catalunya, segons estudis del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, el sistema de transports terrestres va generar, l'any 2001, uns costos totals de 48.816 milions d'euros, dels quals 43.611 milions d'euros (88%) van ser costos interns del sistema i 4.241 milions d'euros (9%) externalitats. La resta de costos es van repartir entre la despesa pública en infraestructures i els costos derivats de la congestió. Durant el mateix any, pel que fa als costos externs i els de la congestió a Catalunya, el sistema de transport va produir uns costos de 4.744 milions d'euros, dels quals un 33% van correspondre als accidents i un 24% a l'impacte sobre el canvi climàtic.

Taula 14.
Costos totals per component de cost i mitjà de transport per carretera a Europa, milions d'euros (2000)

Component de cost	Total	Cotxe	Bus	Moto	Camió lleuger	Camió pesant	Total viatgers	Total mercad.
Accidents	156.439	114.191	965	21.238	8.229	10.964	136.394	19.194
Soroll	45.644	19.220	510	1.804	7.613	11.264	21.533	18.877
Contaminació atmosfèrica	174.617	46.721	8.290	433	20.431	88.407	55.444	108.838
Canvi clim. esc. superior	195.714	64.812	3.341	1.319	13.493	29.418	69.472	42.911
Canvi clim. esc. inferior ⁽¹⁾	(27.959)	(9.259)	(477)	(188)	(1.928)	(4.203)	(9.925)	(6.130)
Natura i paisatge	20.014	1.596	276	233	2.562	4.692	11.105	7.254
Aigües ⁽²⁾	47.376	19.319	1.585	335	5.276	16.967	21.240	22.243
Efectes urbans	10.472	5.782	147	127	1.220	2.634	6.112	3.797
Total UE-17 ⁽³⁾	650.275	280.640	15.114	25.491	58.824	164.346	321.301	223.114

Font: Infras

1) Costos del canvi climàtic en l'escenari inferior, amb un preu ombra de 20 €/t CO₂ (valor informatiu, no utilitzat per a calcular els costos totals).

2) Costos del canvi climàtic dels processos aigües amunt i aigües avall, calculats amb el valor ombra del canvi climàtic a l'escenari superior (140 €/t CO₂).

3) Costos totals calculats a l'escenari superior del canvi climàtic.

Taula 15.
Costos totals del transport terrestre a Catalunya, en percentatges (2001)

Costos	Vehicle privat carretera	Transport públic viatgers carretera	Transport ferroviari viatgers	Transport mercaderies carretera	Transport ferroviari mercaderies	Costos totals (€)
Costos interns	38,8	1,8	2,22	25,6	0,9	43.610.918.023
Despesa pública	0,7	0	0,5	0,1	0,0	630.002.857
Costos externs	6,3	0,1	0,4	1,9	0,0	4.240.918.402
Costos interns	0,2	0,4	0	0,1	0,0	333.814.840
Costos congestió	46	2,2	23,1	27,7	1,0	48.815.654.122

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques

4.2

EXPERIÈNCIES EN POLÍGONS I CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT DE TREBALLADORS

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

L'any 1997 es va constituir l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona amb la voluntat d'agrupar en un espai de debat i treball els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació d'aquest territori.

L'Associació està integrada per quaranta-cinc ajuntaments, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, quinze organitzacions empresarials, els dos sindicats majoritaris (CCOO i UGT), el conjunt de les universitats públiques catalanes i altres entitats i associacions.

L'any 2001 es va signar un conveni amb els municipis amb polígons industrials de la Regió per a avançar en el coneixement de l'accessibilitat dels seus treballadors. Cal tenir en compte que en aquests quaranta-cinc municipis hi ha un total de 308 polígons on hi treballen 335.836 persones.

L'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) cooperen des de 2003 amb l'objectiu de promoure l'accessibilitat sostenible dels treballadors als polígons industrials de la zona i la

participació de les empreses en planificar els serveis de transport públic col·lectiu.

La Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial va estudiar l'accessibilitat a uns 700 polígons i centres de treball de l'àrea i va analitzar-ne la proximitat a les xarxes de Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Metro i la xarxa d'autobusos interurbans. L'estudi mostrava que un 46% dels treballadors -uns 80.000 en el conjunt de la Regió- trigaven un mínim de vint minuts per a desplaçar-se a peu des de la parada de transport públic més propera fins al seu lloc de treball.

Arran dels resultats de l'estudi, la Comissió va proposar diverses mesures: crear nous serveis de transport públic col·lectiu, ampliar serveis i freqüències a les línies existents, millorar els itineraris i punts de parades dels serveis existents, crear serveis de llançadora des de les estacions i parades de la xarxa ferroviària o interurbana de superfície, estendre la integració tarifària a tot el territori de la Regió, promoure carrils reservats per al transport públic, editar guies específiques de l'oferta de transport públic en àrees d'activitat econòmica i donar suport a la creació de responsables i assessors de mobilitat en determinats polígons industrials, entre d'altres actuacions.

El Consell de Mobilitat del Delta del Llobregat

El Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superfície de 600 hectàrees i integra unes 250 empreses on hi treballen més de 43.000 persones (l'1,8% de la població activa catalana). El Polígon també dóna feina de forma indirecta a més de 275.000 persones.

Comissions Obreres de Catalunya, en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i amb el suport del Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament de Barcelona, van analitzar l'any 2003 les pautes de mobilitat dels treballadors d'aquest polígon industrial a l'hora d'accedir al lloc de treball.

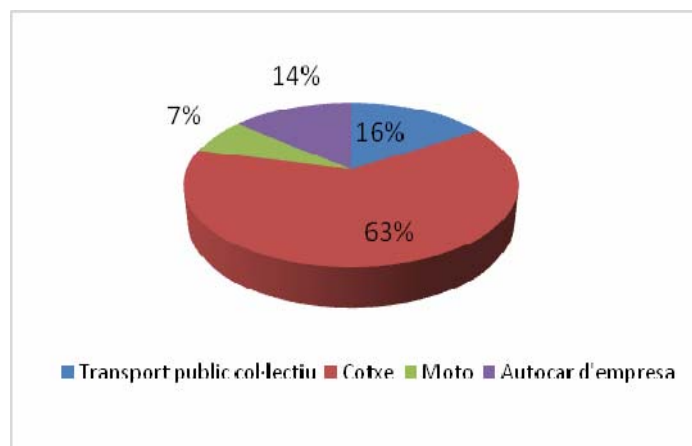
Mitjançant un qüestionari que es va complimentar durant l'elaboració de l'estudi, es va conèixer amb detall com accedien al Polígon Industrial els treballadors de cinc grans empreses, a més de les seves opinions amb relació a diverses mesures de canvi. L'objectiu final era discutir les propostes formulades per l'equip tècnic amb els representants dels treballadors i de les empreses, a fi d'arribar a acords que millorin els seus hàbits de mobilitat i els serveis de transport col·lectiu, i es puguin estendre a moltes altres empreses i polígons industrials.

Fruit d'aquesta actuació, el novembre de 2004 es va signar un acord de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona, el Consorci de la Zona Franca i Transports Metropolitans de Barcelona per a millorar la mobilitat del Polígon mitjançant la creació de la figura i del gestor de mobilitat, a més del Comitè Tècnic de Mobilitat del Polígon. El Comitè Tècnic té per objectius assessorar i definir els treballs que cal fer, analitzar les necessitats, elaborar diagnòstics, formular propostes i rebre el suport de consultoria amb relació a la mobilitat del Polígon.

L'abril de 2007, el Consell de Mobilitat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona i la Mesa de Mobilitat de la Zona portuària d'Activitats Logístiques van aprovar fusionar-se i crear el Consell de Mobilitat del Delta.

Aquest Consell durà a terme funcions de participació, debat i coordinació d'actuacions per a fomentar la mobilitat sostenible dels treballadors d'aquest àmbit industrial i d'activitat econòmica on conflueixen els trànsits del Port i l'Aeroport de Barcelona, del Polígon de la Zona Franca i del Polígon Pratenc.

Gràfic 6.
Repartiment modal al Polígon de la Zona Franca (2003)



La Mesa de Mobilitat del Polígon Can Sant Joan de Rubí

L'operador de transport Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va posar en marxa l'any 1998 un servei discrecional d'autobús entre el baixador de Sant Joan, situat al terme municipal de Sant Cugat del Vallès, i el polígon industrial de Can Sant Joan de Rubí. L'objectiu era donar resposta a la demanda de transport públic col·lectiu que tenien els treballadors de les empreses ubicades al polígon.

Aquest autobús de Can Sant Joan ofereix uns horaris que permeten coordinar el servei d'autobús amb els trens (entre les set del matí i les deu de la nit, aproximadament), amb un enllaç constant entre ambdós mitjans de transport. L'autobús dona servei a més de vint empreses del polígon (Hewlett Packard, Deutsche Bank, TVE/Novotel, Gimbernat/THAU, Sharp/Landscape, Salvesen, Top Cable, Culligan, etc.) i transporta més de mig milió de viatgers l'any.

Per avançar en la mobilitat i accessibilitat sostenible dels treballadors al polígon industrial, l'abril de 2007 es va constituir formalment la Mesa de Mobilitat, òrgan de participació i negociació on hi ha representats tots els agents implicats en matèria de mobilitat. Hi van assistir representants de la Secretaria de Mobilitat de la Generalitat, de l'Autoritat del Transport Metropolità, de l'Ajuntament de Rubí i del de Sant Cugat, dels operadors de transport vinculats amb el polígon (Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe i Sarbus), de Pimec, CCOO i UGT.

A partir dels resultats d'una enquesta confeccionada per CCOO entre els treballadors per a conèixer els seus hàbits de mobilitat i detectar els problemes d'accessibilitat que afecten el polígon, s'ha presentat un conjunt de propostes entre les quals hi ha el fet d'elaborar un Pla de mobilitat.

4.3

MODEL DE PACTE PER LA MOBILITAT

Adaptació del model de pacte per la mobilitat elaborat pel grup de treball d'Ecologia Urbana de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat l'any 2001.

JUSTIFICACIÓ

La mobilitat sostenible es concep com la que és capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals existents. Per tant, representa assumir un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els mitjans de transport que consumeixen menys recursos naturals i que provoquen menys costos ambientals. I tot plegat, fent compatible les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a un entorn de qualitat.

El Pacte per la mobilitat és l'instrument per a definir i implantar progressivament un model de mobilitat i accessibilitat dels treballadors més sostenible i segur. Es fonamenta en els principis de l'accessibilitat universal, la seguretat, l'eficiència, l'equitat, el benestar i la convivència, i s'emmarca en un model d'ordenació territorial i planificació urbanística que dona prioritat a la relació humana i al desenvolupament socioeconòmic integral.

El Pacte per la mobilitat està obert a tots els agents socials i econòmics que intervenen en la planificació, gestió i funcionament del polígon industrial, motiu pel qual té com a objectiu prioritari cercar la participació, la concertació i el consens dels seus representants a l'hora de corregir col·lectivament les disfuncions i formular els reptes que han de permetre avançar vers un escenari més sostenible. La redacció i aprovació d'aquest Pacte és, per tant, el resultat de la voluntat de progressar plegats: l'Administració, les empreses, els sindicats i els operadors de transport.

El Pacte per la mobilitat no neix només com una declaració d'intencions, sinó com una eina eficaç que planteja actuacions concretes per a millorar l'accés dels treballadors a la seva feina. Per aquest motiu, es dota dels mecanismes de control i seguiment que permetin avaluar periòdicament el grau de compliment dels compromisos adquirits.

ELS PRINCIPIS INSPIRADORS

Els principis que orienten el Pacte per la mobilitat i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat i accessibilitat aplicat, són els següents:

L'accessibilitat universal

Els treballadors tenen dret a una mobilitat sostenible; és a dir, a desplaçar-se fins al seu lloc de treball en mitjans o sistemes de transport que siguin eficients, eficaços i saludables, i a no ser exclosos laboralment per no disposar de permís de conduir o vehicle privat a motor.

La seguretat viària

L'accés dels treballadors al seu lloc de feina s'ha de dur a terme en condicions de seguretat, sobretot en aquells casos en què es fan servir mitjans o sistemes de transport més vulnerables com el fet d'anar a peu o en bicicleta. Atès que una part important del trànsit de vehicles a motor és de camions i vehicles pesants, cal crear un entorn viari amb espais protegits que afavoreixin la mobilitat sostenible, en què es respectin i compleixin les normes bàsiques de convivència, i que redueixi a zero l'accidentalitat viària i els efectes que en deriven.

L'eficiència i l'eficàcia

El model de mobilitat ha de tenir en compte el comportament energètic de cada mitjà i sistema de transport per tal d'afavorir els més eficients i contribuir a fer un ús més racional dels recursos disponibles. La jerarquització i segregació de l'espai viari contribueix a regular el flux de vehicles i de persones a fi de minimitzar els desplaçaments i les distàncies recorregudes.

El benestar de les persones

La millora de la qualitat de vida de les persones ha de ser l'objectiu prioritari de tota estratègia o política d'actuació, sigui en l'àmbit que sigui. La creació d'un espai públic amb un nivell baix d'emissions, fums i soroll contribueix a pacificar la xarxa viària, reduir el risc d'accident i augmentar el benestar dels treballadors. El dinamisme econòmic ha de ser compatible amb un entorn de qualitat.

La competitivitat de les empreses

Un model de mobilitat i accessibilitat dels treballadors que sigui insostenible afecta el dinamisme econòmic dels centres de treball. La pèrdua de temps a causa de la congestió, l'augment del temps de desplaçament en mitjans privats a motor i l'empitjorament de la qualitat de l'entorn redueix la competitivitat de les empreses, dels municipis, dels sectors econòmics i, per extensió, del conjunt del país.

La participació i el consens

El Pacte per la mobilitat té la voluntat d'integrar tots i cadascun dels col·lectius i agents socials presents al polígon i/o que intervenen en la planificació i la gestió de l'accessibilitat dels treballadors, considerant d'una manera pactada les necessitats tant sectorials com territorials, i fomentant la participació i el debat permanent.

ELS OBJECTIUS ESTRATÈGICS

El següent decàleg d'objectius té un caràcter estratègic i està basat en els principis inspiradors descrits abans. Per aquest motiu, ha de ser considerat com una declaració d'intencions que cal traduir *a posteriori* en actuacions i mesures concretes derivades.

1. Configurar un **model de polígon industrial accessible i segur** per a tots els treballadors que els garanteixi el 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 **dependència del vehicle privat a motor** per garantir un entorn amb menys emissions, fums, soroll i accidentalitat viària.
4. Implantar un **serveis de transport públic col·lectiu** plenament integrats i adaptats 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 públic i privat 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 en bicicleta** com a alternatives reals de mobilitat als polígons.
10. Crear eines i instruments que permetin **avaluar els progressos de l'aplicació del Pacte per la mobilitat**.

Fonts d'informació

Organismes i institucions (pàgines web)

- Secretaria per a la Mobilitat. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya. www.gencat.net/ptop
- Programa de Suport Ambiental. Diputació de Barcelona. www.diba.cat/mediambient/suportambientalmunicipal.asp
- Comissió Obrera Nacional de Catalunya. Departament de Mobilitat. www.ccoo.cat/mobilitat
- Unió General de Treballadors de Catalunya. Departament de Mobilitat. www.ugt.cat

Indicadors

- Directrius Nacionals de Mobilitat. Secretaria per a la Mobilitat. Generalitat de Catalunya www.gencat.net/ptop
- Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat www.diba.cat/xarxasost/indi/home.asp

Materials de suport

- ATM, Ajuntament de Barcelona i IERMB. *Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF), 2006.*
- DPTOP i ATM. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya, 2006.*
- Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CONC). *L'accés sostenible al lloc de treball.* Tercera edició, 2005.
- Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CONC). *Mobilitat, transport públic i treball.* Col·lecció *Quaderns de l'escola*, 2001.
- Diputació de Barcelona. Xarxa de Municipis, Cebollada, A. I Miralles, C., *Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals.* Novembre 2004.
- Instituto Sindical del Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS). Comisiones Obreras. *El transporte al trabajo. Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales.* Noviembre 2005.
- Instituto Sindical del Trabajo, Ambiente y Salud. Comisiones Obreras. *Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo.* Setembre 2006.
- Pacte industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. Beta Editorial. *Transport públic i treball. Disponibilitat de transport públic col·lectiu als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona,* 2003.

Direcció

Ferran Vallespinós i Domènec Cucurull

Àrea de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

Coordinació

Salvador Fuentes, Carlos González, Helena Perxacs

Àrea de Medi Ambient. Diputació de Barcelona

Continguts

Antoni París, comunicació socioambiental

Comitè Directiu i Comitè Tècnic del projecte Gesmopoli

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

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge. Diputació de Barcelona

Jordi Bertran

Servei de Vies Locals de l'Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge. Diputació de Barcelona

Vicente Izquierdo, Hugo Moreno i Betina Verger

Direcció de Relacions Internacionals. Diputació de Barcelona

Agustí Fernández de Losada

Oficina de Cooperació Europea. Diputació de Barcelona

Xavier Tiana

Àrea de Desenvolupament Econòmic. Diputació de Barcelona

Leandre Mayola, Roger Pumares i Santi Macià

Departament de Medi Ambient i Habitatge. Generalitat de Catalunya

Josep Planas i Carles Segura

Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya

Miquel Àngel Dombriz, Lluís Herrán

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, Josep Llabina i Rosa Boix

