



gesmopoli

La mobilitat sostenible en polígons
industrials i centres de treball

MANUAL PER A GESTORS DE MOBILITAT



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis



Generalitat de Catalunya
**Departament de Medi Ambient
i Habitatge**
Centre per a l'Empresa
i el Medi Ambient



Setembre de 2007

Presentació

Els hàbits de mobilitat dels treballadors i les treballadores a l'hora de desplaçar-se 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-s'hi 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 dels nuclis urbans les activitats contaminants, sorolloses o no saludables 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 a 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 dedicar-hi més temps, ja que la distància mitjana que s'ha de recórrer augmenta any rere any.

Aquest fet redunda en que empitjora 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, malgrat que encara no estan completament internalitzats en el balanç dels estats, afecten la competitivitat, 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, el soroll, la congestió, la pèrdua de temps, el consum d'espai i territori, la ineficiència energètica i, sobretot, l'exclusió sociolaboral que provoca la localització dels polígons sobre el territori, 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 el fet d'aplicar els principis de la cultura de la sostenibilitat al transport i la mobilitat de les persones i,

consegüentment, en internalitzar els costos socioambientals a l'hora de fer una valoració global del sistema.

Aquestes polítiques han de portar també a elaborar i aprovar lleis que portin a definir instruments i figures relacionades amb millorar la mobilitat dels treballadors. La Mesa de Mobilitat, un òrgan de participació i concertació que aplega tots els actors implicats en ordenar i millorar la mobilitat d'un determinat territori, i el gestor de mobilitat, la persona encarregada d'executar les decisions de la Mesa, en són les més representatives. Una de les assignatures que encara hi ha pendents és la de definir aquest marc legal.

El present manual vol servir de material de suport en relació amb la figura del gestor de mobilitat de polígon industrial o centre d'activitat econòmica, tant pel que fa a formar les persones que han d'exercir aquesta tasca com a aportar reflexions i informacions tècniques que les ajudin en la feina quotidiana de gestionar la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors.

El manual presenta, en primer lloc, les causes dels problemes associats al model de mobilitat actual, i proposa

actuacions per a corregir-les. En un segon bloc, descriu les figures, els instruments i els actors que intervenen en la gestió sostenible de la mobilitat, així com el marc legislatiu aplicable. En el darrer apartat, s'explica més extensament el pla de treball del gestor de mobilitat i les funcions i responsabilitats que ha d'assumir.

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

Continguts

1.	LA MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS	7
1.1	Introducció: què vol dir gestionar la mobilitat?	9
1.2	La gestió de la manca de sostenibilitat (I): les causes del problema	11
	- L'extensió de la ciutat difusa	
	- La dispersió territorial dels polígons	
	- La dependència del vehicle privat	
	- L'externalització dels impactes	
1.3	La gestió de la manca de sostenibilitat (II): els impactes del model	15
	- Un model exclouent	
	- Un model insegur	
	- Un model poc competitiu	
	- Un model ineficient	
	- Un model contaminant	
	- Un model consumidor de sòl	
	- Un model externalitzador	
1.4	La gestió de la sostenibilitat (I): el canvi de paradigma	32
	- La mobilitat sostenible i segura...	
	- ... també dels treballadors	
1.5	La gestió de la sostenibilitat (II): els progressos a assolir	34
	- La integració de les polítiques de transport i mobilitat	
	- La planificació de la mobilitat	
	- La introducció de canvis fiscals i normatius	
	- La planificació dels mitjans de transport	
	- La concertació de posicions	
	- La divulgació i la informació	
2.	LA GESTIÓ SOSTENIBLE DE LA MOBILITAT	39
2.1	La Mesa de Mobilitat	40
	- Les funcions de la Mesa	
	- La composició	
2.2	El gestor de mobilitat	44
	- Els àmbits d'actuació	
	- Les funcions	
	- El perfil professional	
	- L'Oficina de Mobilitat	
2.3	El Pla de mobilitat sostenible	49
	- L'objectiu del Pla de mobilitat	
	- El desenvolupament del Pla	

2.4	El Pacte per la Mobilitat Sostenible	52
	- La filosofia i la funció del Pacte	
	- El Pacte als polígons industrials	
2.5	El paper dels agents implicats	56
	- Les administracions	
	- Les empreses	
	- Els sindicats	
	- Altres agents	
2.6	La legislació sobre mobilitat sostenible	60
	- La Llei de mobilitat catalana	
	- L'experiència d'altres països	
3.	EL PLA DE TREBALL DEL GESTOR	65
3.1	L'aplicació i seguiment del Pla d'acció	67
	- La realització de les actuacions	
	- L'avaluació dels progressos	
3.2	La coordinació de la Mesa de Mobilitat	72
	- El contacte permanent amb els membres	
	- La gestió de la informació	
3.3	La gestió de la mobilitat i l'accessibilitat	75
	- El coneixement de la demanda i els hàbits de mobilitat	
	- La gestió de l'oferta de mitjans i sistemes de transport	
	- La gestió de l'aparcament	
	- La gestió de l'espai públic i de les xarxes de mobilitat	
3.4	La creació de canals de comunicació	79
	- La informació i els serveis en línia	
	- L'edició de materials informatius i divulgatius	
	ANNEX	
	El projecte Gesmopoli	82
	FONTS D'INFORMACIÓ	86

Relació de taules, gràfics i figures

Taules

1. Permisos de conduir per gènere a l'Estat espanyol, x 1.000 (2005)
2. Permisos de conduir per gènere a Catalunya (2005)
3. La mobilitat, segons gènere, a la Regió Metropolitana de Barcelona (2005)
4. Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport
5. Jornades no treballades per accidents de trànsit (2004)
6. Distribució dels viatges per feina a l'Estat espanyol, segons el temps dedicat (2000)
7. Consum energètic per mitjà de transport
8. Consum d'energia i indicadors d'emissió de contaminants en el transport per carretera en diferents circumstàncies de la conducció
9. Comparació de les emissions entre el cotxe i l'autobús (per passatger i per quilòmetre)
10. Increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per sector d'activitat 1990-2001, en percentatge
11. Tipus de desplaçament entre les diferents àrees urbanes
12. Costos totals del transport terrestre a Catalunya, en percentatges (2001)
13. Comparació dels costos del transport públic i del vehicle privat
14. Exemple de fitxa de seguiment de les actuacions del Pla de Mobilitat
15. Fases del projecte Gesmopoli
16. Els polígons industrials que participen en el projecte Gesmopoli

Gràfics

1. Evolució dels accidents *in itinere* a Catalunya (1994-2006)
2. Evolució dels desplaçaments per motiu de treball o estudi, a Catalunya (1981-2001)
3. Evolució del repartiment de la mobilitat, per mitjans, per motiu de treball o estudi, a Catalunya (1981-2001)
4. Motiu i mitjà de desplaçament utilitzat en els desplaçaments quotidians a la Regió Metropolitana de Barcelona, 2006 (mitjà principal)
5. Motiu i mitjà de desplaçament utilitzat en els desplaçaments quotidians en el conjunt de Catalunya, 2006 (mitjà principal)
6. Consum d'energia del sector transport a l'Estat espanyol (2003)
7. Consum d'energia final a Catalunya, per sectors (2003)
8. Emissions de CO₂ per sectors a l'Estat espanyol (2006)
9. Evolució dels usos del sòl a Catalunya (1992-2002)
10. Costos externs totals, exclosos els costos de congestió a Europa (2000)

Figures

1. Els impactes de la mobilitat insostenible dels treballadors
2. Els integrants de la Taula del Pacte per la Mobilitat
3. Procediment genèric d'elaboració d'un Pacte per la Mobilitat tipus (etapes)

1

LA MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS

1.1

INTRODUCCIÓ: QUÈ VOL DIR GESTIONAR LA MOBILITAT?

Les necessitats de mobilitat de cada persona són diferents, i també varien al llarg del dia. Si bé la coincidència en el punt de destinació fa que molts ciutadans facin recorreguts similars en determinades hores -per accedir al mateix polígon industrial, centre d'activitat econòmica, centre lúdic, universitat, etc.-, el fet que cadascú procedeixi d'un lloc diferent acaba dibuixant una xarxa imaginària de desplaçaments sobre el territori que fa de la mobilitat un fenomen complex.

Hi ha diverses maneres d'intervenir sobre l'oferta i la demanda de mobilitat d'un determinat indret, cadascuna de les quals comporta nivells d'afectació ambiental, social i econòmica molt diferents, tant en l'àmbit individual com en el col·lectiu.

Aquesta intervenció, tanmateix, ve molt mediatitzada per les polítiques urbanístiques i territorials que s'hagin aplicat, ja que una estratègia de compactat urbana genera una demanda de mobilitat molt diferent a la d'una estratègia dispersiva. Així, mentre que en el primer cas es fomenta la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic col·lectiu de proximitat, en el segon es potencia l'ús del vehicle privat a motor, sobretot en els casos en què no es crea una xarxa de transport públic adequada. El planificador, prenent una o altra opció, determina i influeix molt en les pautes i els hàbits de mobilitat i d'accessibilitat que la ciutadania té a posteriori.

En el cas dels polígons industrials i centres de treball, aquestes circumstàncies prenen encara més rellevància, atès que les decisions que es prenguin en matèria d'implantació sobre el territori i de connexió de l'indret amb el teixit urbà farà que els treballadors i treballadores tinguin més o menys alternatives de desplaçament fins al seu lloc de feina. Quan hi ha menys alternatives, es fa servir més el vehicle privat a motor i hi ha més riscos d'accidents viaris i d'exclusió social.

En cada escenari, el gestor de mobilitat esdevé una figura clau ja que, adoptant les decisions i propostes de la Mesa de Mobilitat, ha de contribuir a corregir les disfuncions que presenta el polígon que gestiona; és a dir, sobre el que intervé tècnicament en matèria de mobilitat per garantir un accés "en condicions" dels treballadors i treballadores.

Ara bé, quines són aquestes “condicions”? L'accés dels treballadors a la feina sempre ha estat considerat un problema individual que cada persona havia de resoldre pel seu compte. Això ha comportat que la majoria de polígons industrials no hagin estat dotats amb serveis adequats de transport públic o que l'espai viari s'hagi pensat únicament per a circular-hi en vehicles a motor, privats o de mercaderies.

Aquesta visió ha anat canviant progressivament des de fa pocs anys en favor d'una estratègia que fa de la mobilitat una qüestió col·lectiva que s'ha de resoldre amb la participació activa de tots els agents socials i econòmics, tenint com a referent conceptual els principis i valors de la cultura de la sostenibilitat. Es reconeixen així els impactes ambientals, socials i econòmics que provoca el model de mobilitat consolidat en els darrers decennis i s'aposta per avançar cap a un model més eficient, eficaç, equitatiu, net, segur i competitiu; al capdavant, més sostenible.

localment els efectes negatius d'unes pautes generals de mobilitat poc viables a mitjà i llarg termini -accidentalitat, exclusió social, contaminació, soroll, ineficiència, pèrdua de temps i competitivitat, etc.-, alhora que dóna alternatives reals als treballadors perquè observin aquests canvis com una millora de la seva qualitat de vida i del benestar comú; és a dir, perquè gestionin l'accessibilitat al polígon de manera sostenible.

El gestor de mobilitat, per tant, i des d'aquesta perspectiva, ha d'intervenir amb l'objectiu prioritari de minimitzar

1.2

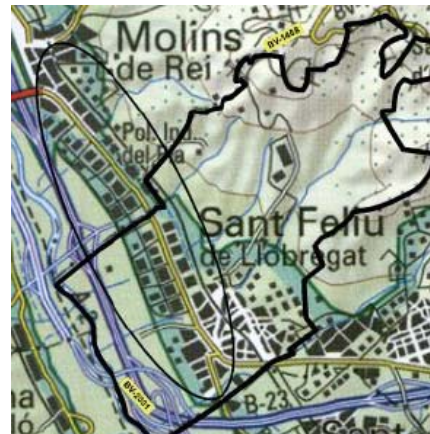
LA GESTIÓ DE LA MANCA DE SOSTENIBILITAT (I): LES CAUSES DEL PROBLEMA

Les pautes i els hàbits de mobilitat dels ciutadans han experimentat una profunda transformació en les darreres dècades. El creixement de la ciutat difusa en detriment de la compacta i mixta, la dispersió territorial dels polígons industrials i centres de treball, la falta d'una xarxa eficaç de transport públic col·lectiu i la consegüent dependència del vehicle privat a motor, i l'externalització dels impactes ambientals i socials causats pel trànsit són les principals causes que expliquen la manca de sostenibilitat del model de mobilitat actual.

L'extensió de la ciutat difusa

- L'ordenació territorial i la pressió urbanística dels darrers quaranta anys han constituït una transformació del model de ciutat tradicional -que concentrava activitats i serveis en una determinada superfície-, en benefici d'un model que ha estès de manera difusa el teixit urbà sobre el territori segregant els usos i centres d'activitat humana.
- S'han imposat així les conurbacions metropolitanes que creixen en forma de taca d'oli i ocupen els espais agrícoles i forestals; atorguen al sòl un valor purament urbanístic i deixen de banda el potencial ecosistèmic que té.
- 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.

*desenvolupament sostenible 2005.
Generalitat de Catalunya).*



En només deu anys (1992-2002), la superfície urbanitzada a Catalunya ha crescut un 30%, sis vegades més que la població (Informe sobre medi ambient i

La dispersió territorial dels polígons

- En el procés de dispersió d'activitats i usos sobre el territori, els polígons industrials i centres de treball han estat tradicionalment els que han rebut les conseqüències principals de la segregació.
- La falta d'àmplies zones d'espai lliure, el progressiu increment del valor de mercat del sòl urbà i la demanda social d'allunyar les activitats industrials de risc dels nuclis habitats són els principals factors que han contribuït a afavorir la tendència d'urbanitzar el territori de forma extensiva.
- Aquest conjunt de circumstàncies, a les quals s'hi acostuma a afegir 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 dobla amb escreix el nombre de municipis (més de 2.000, actualment).
- La major part dels polígons no disposen de plans de gestió de la mobilitat que s'integrin amb els diferents instruments de planificació municipal. A més, a l'hora de planificar-los s'ha sobredimensionat l'oferta de places d'aparcament i descuidant la urbanització de les voreres.
- Aquesta necessitat comporta que les administracions locals tinguin costos econòmics que sovint no poden satisfer amb els ingressos que deriven de la implantació industrial, i que van en augment a causa de la falta d'integració entre ordenació territorial i planificació de la mobilitat.

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, fins i tot en els indrets on es concentren un gran nombre d'empreses.
- El mateix ha succeït amb molts centres de lleure, als quals pràcticament només s'hi pot anar en vehicle privat; un 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.



La dependència del vehicle privat

- La universalització de l'ús de l'automòbil durant els anys setanta del

- 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.
- Aquesta dependència comporta un seguit de disfuncions i 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.

El parc de vehicles

El parc automobilístic mundial ja supera els 550 milions de vehicles, amb una producció anual de 40 milions d'unitats. Actualment, es produeix un cotxe cada segon. Les previsions auguren que la xifra superarà els 800 milions l'any 2020.

El parc de vehicles a Espanya és de gairebé 27 milions d'unitats, 20 dels quals corresponen a turismes, una xifra 300 vegades més gran que la de països com l'Índia o la Xina.

El parc mòbil català ha crescut sense interrupció durant els darrers 35 anys. A principi dels anys seixanta hi havia matriculats 250.000 vehicles; ara, el nombre ja supera els 4,5 milions, dels quals 3,1 milions són turismes (69%). Això vol dir més de 654 vehicles per cada 1.000 habitants.

L'externalització dels impactes

- La manca de sostenibilitat de les pautes de mobilitat dels treballadors es manifesta amb impactes i conseqüències d'índole diversa que comporten costos econòmics, socials i ambientals de gran magnitud.
- Un model de mobilitat d'accés a la feina que exigeix als treballadors fer servir quotidianament el vehicle privat a motor -sovint en condicions de congestió viària-; havent d'invertir molt temps improductiu i que, alhora, també afecta el rendiment laboral, s'acaba demostrant que és un model insostenible i insegur. Aquesta manca de sostenibilitat ve determinada, en gran mesura, per l'impacte econòmic negatiu que genera tant per als individus com per al conjunt de la societat.
- Així, l'impacte local i global de les emissions, el canvi climàtic, el consum de recursos energètics renovables, la pèrdua de temps en embussos, o les conseqüències socials i individuals dels accidents, queda externalitzat del balanç econòmic dels estats. Això succeeix, tant per manca de protocols comptables que ho tinguin en compte com per evitar el component certament negatiu que representarien a curt i a mitjà termini si s'incorporessin plenament en el balanç esmentat.



IDEES A DESTACAR

L'ordenació territorial i la pressió urbanística de les darreres dècades ha canviat el model de ciutat compacta i diversa en benefici del teixit urbà dispers que segrega els usos del sòl (urbanització extensiva).

Els polígons industrials i els parcs empresarials han estat uns dels usos que més han patit les conseqüències d'aquest procés. El mapa industrial de Catalunya es caracteritza actualment per una dispersió de més de 2.000 polígons arreu del territori.

La major part d'aquests polígons no disposen de plans de gestió de la mobilitat que s'integrin amb els diferents instruments de planificació municipal, i que garanteixin una accessibilitat sostenible dels treballadors. La planificació dels polígons industrials s'ha fet sobredimensionant l'oferta d'aparcament i tenint poca cura de la urbanització dels carrers i les voreres.

A Catalunya, entorn d'un 52% dels treballadors hi accedeix en vehicle privat a motor, degut a l'allunyament dels polígons dels nuclis urbans i la consegüent falta d'una xarxa de transport públic col·lectiu intermodal eficaç.

Aquesta dependència del vehicle privat comporta un seguit de disfuncions i impactes socioambientals que el balanç econòmic no té en compte de manera completa i potser només ho fa de manera parcial: accidents viaris, emissions, ineficiència energètica, consum de sòl productiu, ocupació d'espais lliures, exclusió social, etc.

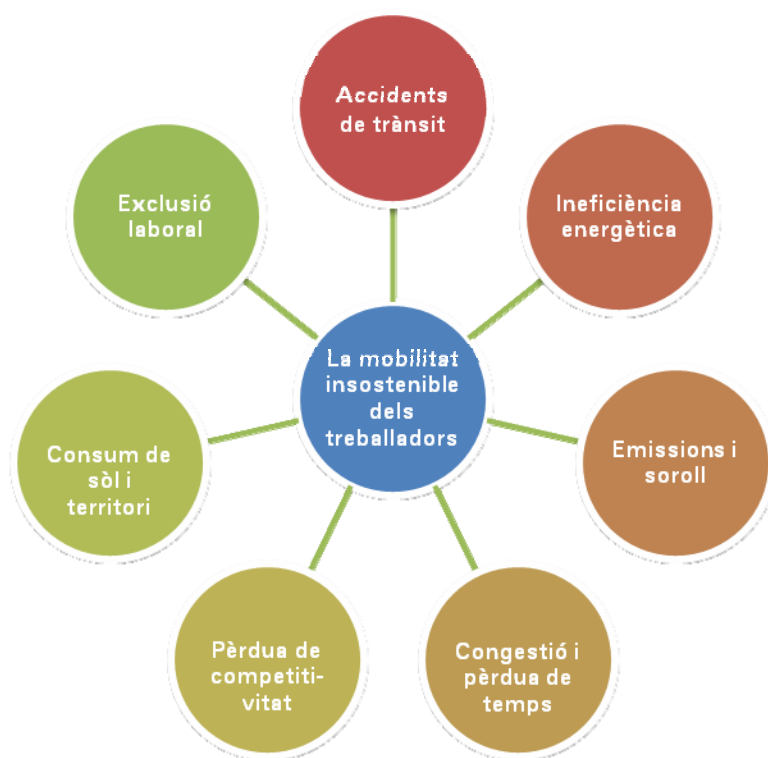
1.3

LA GESTIÓ DE LA MANCA DE SOSTENIBILITAT (II): ELS IMPACTES DEL MODEL DE MOBILITAT

La manca de sostenibilitat del model de mobilitat que s'ha imposat en les darreres dècades queda clara en impactes ambientals, socials i econòmics d'índole diversa. 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 principals impactes negatius 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.

Figura 1.

Els impactes de la mobilitat insostenible dels treballadors



Un model excloent

- Un accés de qualitat als centres de treball és un dret dels ciutadans i, alhora, un requisit fonamental per consolidar la competitivitat de les empreses.
- Per aquest motiu, cal garantir la disponibilitat d'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 accedir a la feina, ja que la distància o la qualitat dels itineraris 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 -de forma real i en igualtat de condicions per a tothom- aquesta opció de desplaçament.
- Per tant, 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 que siguin eficaçes, eficients i de qualitat. 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 es desplacen i accedeixen menys al cotxe que els homes; els joves -especialment els estudiants de formació professional en pràctiques- que tenen menys possibilitats de fer un ús habitual del vehicle privat, cosa que els treu oportunitats d'aprenentatge o de treball; i alguns immigrants extracomunitaris, la procedència **sociolingüística** dels quals els dificulta l'ús legal del vehicle privat. ~~(Nota JMF: penso que la frase marcada no s'acaba d'entendre)~~
- Cal afegir-hi les persones amb mobilitat reduïda, ja que amb les limitacions que tenen i sense un servei de transport públic adaptat no poden accedir a certs llocs de treball.

El 62% dels permisos de conduir vigents a Espanya pertanyen a homes i només el 38% a dones. Gairebé un 30% dels habitatges no tenen cotxe i prop d'un 50% dels majors d'edat no disposen de permís de conduir.

Taula 1.

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

Taula 2.
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)

Taula 3.
La mobilitat segons gènere a la Regió Metropolitana de Barcelona (2006)

	No motoritzats	Transport públic	Transport privat
Homes	36,3%	16,3%	47,4%
Dones	48,9%	22,6%	28,5%

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

Un model insegur

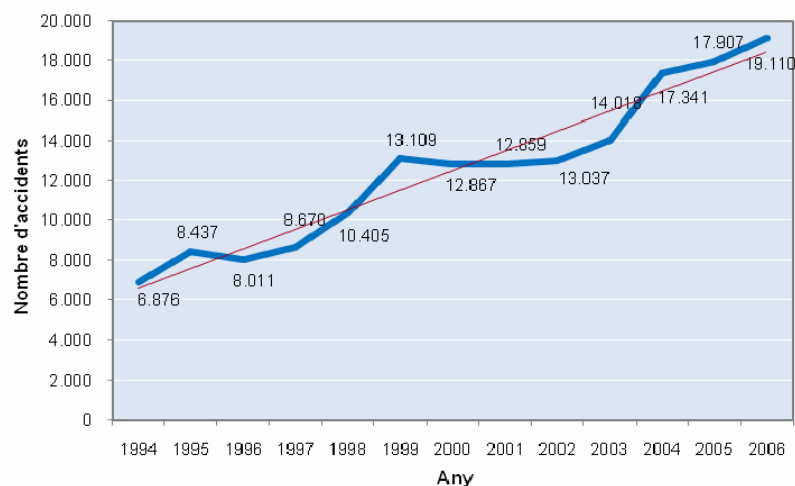
- La mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral afegit per a moltes persones, atès que molts ciutadans fan servir el seu vehicle privat per a desplaçar-se de forma habitual per anar i tornar de la feina.
- Cada any hi ha a Espanya uns 40.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" -un 40% del total d'accidents, aproximadament-, en què hi deixen la vida prop d'un miler de persones. 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. De fet, l'accidentalitat *in itinere* és actualment la primera causa d'accident laboral.
- 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.

Els accidents *in itinere* a la jurisprudència

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 defineix 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.

Gràfic 1.
Evolució dels accidents in itinere a Catalunya (1994-2006)



Font: Comissió Obrera Nacional de Catalunya.

A Catalunya, l'accidentalitat a causa del trànsit constitueix fins el 59% de tots els accidents laborals

Taula 4.
Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport
(Base = 100–cotxe)

Tipus de vehicle	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Font: Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats.
Comissió Europea/ Generalitat de Catalunya (versió en català).

Taula 5.
Jornades no treballades per accidents de trànsit (2004)

Tipus d'accident	Jornades no treballades
Lleu	487.186
Greu	6.223

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

Un model poc competitiu

- 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.
- Cal tenir en compte que durant els darrers anys no només s'ha incrementat el nombre total de desplaçaments -sobretot en vehicle privat a motor- que fan els treballadors per anar al seu lloc de treball, sinó també la distància que han de recórrer diàriament i el temps que hi han de dedicar. A Catalunya, entre els anys 1981 i 2001, el percentatge de viatges intermunicipals per motiu de treball (o estudi) es va multiplicar per tres, del 20 al 60%.

- 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.

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 ja a un 1% del producte interior brut (PIB), de mitjana, per bé que en alguns països superava el 3%.

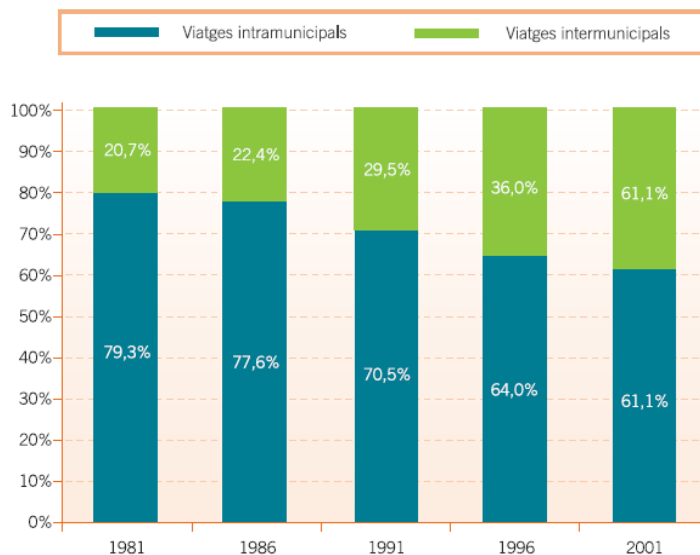
Els accidents de trànsit in itinere van representar l'any 2005 a la Unió Europea la pèrdua de prop de cent cinquanta milions de jornades de treball, amb un cost econòmic proper als 100.000 milions d'euros.

Taula 6.
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%

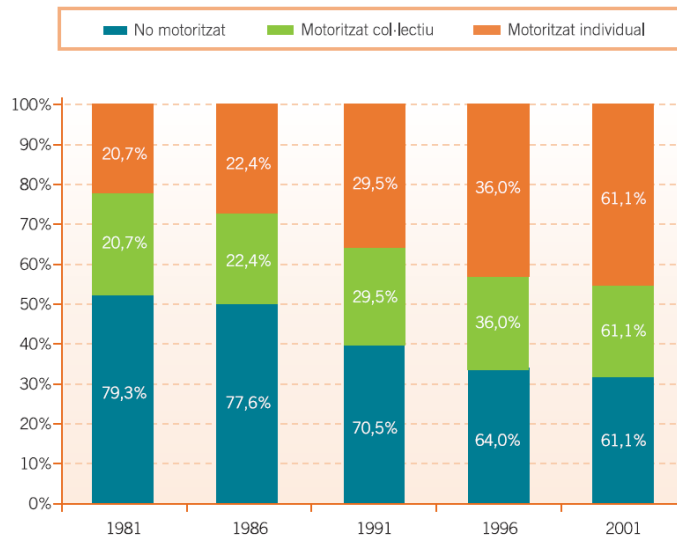
Font: *Encuesta Movilia*, 2000. Ministeri de Foment

Gràfic 2.
Evolució dels desplaçaments per motiu de treball o estudi, a Catalunya (1981-2001)



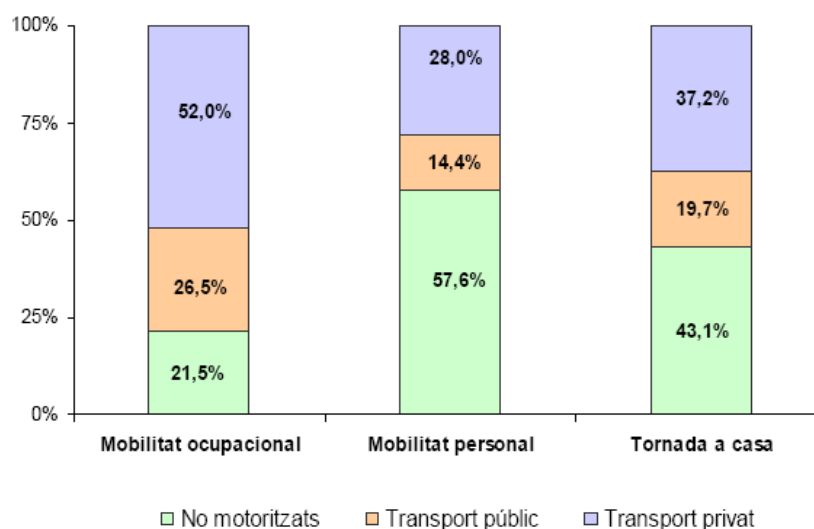
Font: *Enquesta de mobilitat obligada*. Idescat. Generalitat de Catalunya
Gràfic procedent del document *Directrius Nacionals de Mobilitat*. Generalitat de Catalunya

Gràfic 3.
Evolució del repartiment modal de la mobilitat per motiu de treball o estudi, a Catalunya (1981-2001)



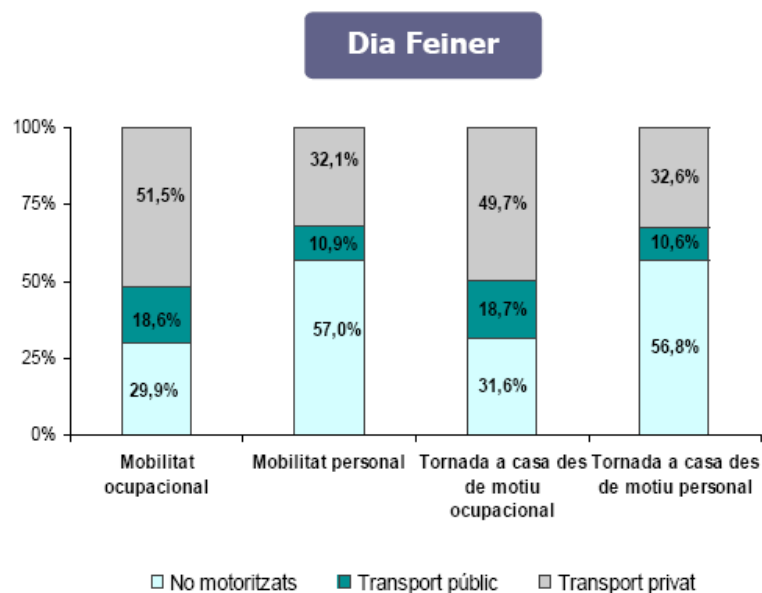
Font: *Enquesta de mobilitat obligada*, Idescat, i Observatori de la Mobilitat, DPTOP
Gràfic procedent del document *Directrius Nacionals de Mobilitat*. Generalitat de Catalunya

Gràfic 4.
Motiu i mitjà utilitzat en els desplaçaments quotidians a la Regió Metropolitana de Barcelona, 2006 (mitjà principal)



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner 2006. IERMB, ATM i Ajuntament de Barcelona

Gràfic 5.
Motiu i mitjà utilitzat en els desplaçaments quotidians en el conjunt de Catalunya en dia feiner, 2006 (mitjà principal)



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

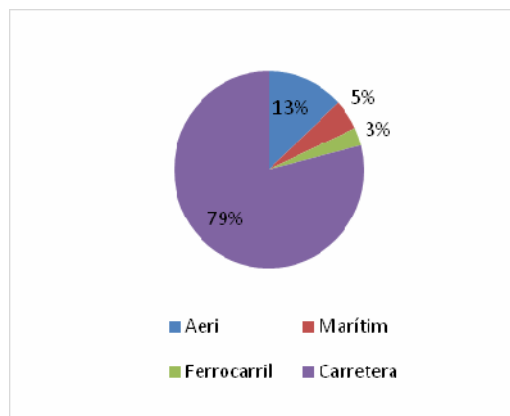
Un model ineficient

- 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 corresponen 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.

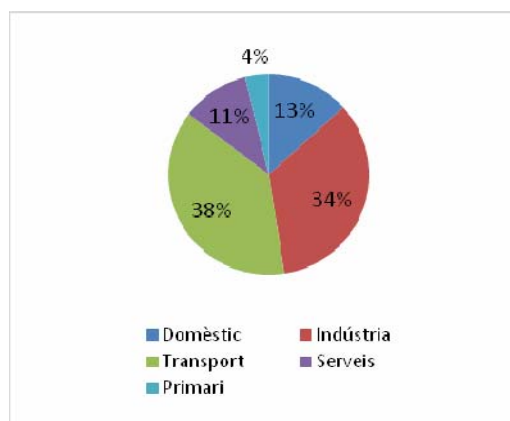
Gràfic 6.

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



Font: IDAE

Gràfic 7. Consum d'energia final a Catalunya, per sectors (2003)



Font: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Taula 7.
Consum energètic per mitjà de transport

Mitjà de transport	Consum relatiu	Eficiència energètica
Bicicleta	1	Molt eficient
Anar a peu	2,7	Molt eficient
Tren rodalies	5,8	Eficient
Autobús urbà	9,7	Eficient
Vehicle gasoil < 1,4 l	38	Poc eficient
Vehicle benzina < 1,4 l	43	Poc eficient
Vehicle gasoil 1,4 – 2,0 l	46	Poc eficient
Vehicle benzina 1,4 – 2,0 l	50	Poc eficient
Vehicle gasoil > 2,0 l	61	Gens eficient
Vehicle benzina > 2,0 l	78	Gens eficient

Font: ISTAS –CCOO (2005)

Si es deixés de fer servir el cotxe i la moto en distàncies inferiors als 3 km, s'aconseguiria un estalvi energètic del 60%.

Un model contaminant

- El sector del transport és un dels principals emissors 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 a tot el món.
- A escala mundial, 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 dels derivats del petroli allibera grans quantitats de CO₂ i obté, tanmateix, un rendiment energètic insignificant.
- 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.

- Una altra qüestió a tenir en compte pel que fa a la presència urbana d'un 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 Pla de qualitat de l'aire a la Regió Metropolitana de Barcelona

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 40 municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès

Occidental, Vallès Oriental i Baix Llobregat, que el Decret 226/2006, de 23 de maig, defineix 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.

Entre les fonts considerades hi ha el transport terrestre urbà, l'interurbà i les carreteres més importants. Les principals mesures avaluades i incorporades són: construir aparcaments dissuasius; ampliar la xarxa de metro i ferrocarril; crear carrils VAO (vehicles d'alta ocupació); elaborar el pla estratègic de la bicicleta; aplicar la normativa EURO 4 i 5; reduir la velocitat; actuar sobre els vehicles pesants i assumir els 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 a l'adopció de les mesures, i la incidència en els nivells de qualitat de l'aire.

(comptabilitzant només els dies laborables).

Fent servir com a base de càlcul la dada anterior, les emissions diàries de la mobilitat in itinere arriben a les 35.000 tones diàries de CO_{2eq} , unes 700.000 tones mensuals (només en dies laborables).



Un exemple hipotètic

En el conjunt de l'Estat espanyol, en un dia laborable, es fan uns 18 milions de desplaçaments in itinere en cotxe (anada més tornada). Fent la hipòtesi que la distància mitjana recorreguda per cada vehicle en cada desplaçament és d'uns 10 km diaris -suposició modesta si es té en compte com han augmentat els viatges intermunicipals en els darrers anys-, el volum aproximat de combustible consumit supera els 290 milions de litres mensuals

Taula 8.
Consum d'energia i indicadors d'emissió de contaminants en el transport per carretera en diferents circumstàncies de la conducció

Tipus de vehicle	Consum específic l/100 km	Emissió de contaminants (g/vehicle/km)					
		CO	NO _x	HC	CO ₂	SO ₂	Partíc.
Turisme de gasolina:							
- ciutat	11,6	45	1,2	6,4	315	-	-
- carretera	6,3	12,5	1,6	1,3	160	-	-
Turisme dièsel:							
- ciutat	9,4	1,7	0,8	0,5	331	0,08	0,4
- carretera	5,8	0,7	1,7	1	201	0,06	0,23
Autobús:							
- ciutat	33	18	15,5	12	1.158	1,7	s/d
- carretera	32	3,8	15	2,7	1.123	1,5	s/d
Camió:							
- ciutat	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
- carretera	33	8	17,5	2,8	1.158	1,58	s/d
Motocicleta:							
- ciutat	6	15,6	0,1	13	163	-	-
- carretera	3,5	8,5	0,2	4,7	106	-	-

Font: Comissió Europea

Taula 9.
Comparació de les emissions entre el cotxe i l'autobús (per passatger i per km)

Compost	Cotxe	Autobús
CO ₂ (diòxid de carboni)	240	70
CO (monòxid de carboni)	21	1
HC (hidrocarburs)	2,9	0,5
NO _x (òxids de nitrogen)	1,5	0,9

Font: Unió Internacional dels Transports Públics (UITP).

Taula 10.
Increment de les emissions de gasos d'efecte 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

El transport i les emissions globals

Els estats de la Unió Europea es van comprometre en el Protocol de Kyoto, subscrit l'any 1997, a reduir globalment un 8% les emissions per a l'any 2012 respecte el 1990, si bé en el cas d'Espanya es va acceptar un increment del 15%:

Tanmateix, les emissions entre els anys 1990 i 2006 van augmentar un 56%, tot i que entre l'any 2005 i el 2006 van disminuir un 3,3% (el consum d'energia primària va disminuir també un 1,3%, mentre que el PIB es va incrementar un 3,9%). Espanya és, doncs, un dels països on més han augmentat les emissions, ja que l'increment triplica el que permet el Protocol de Kyoto.

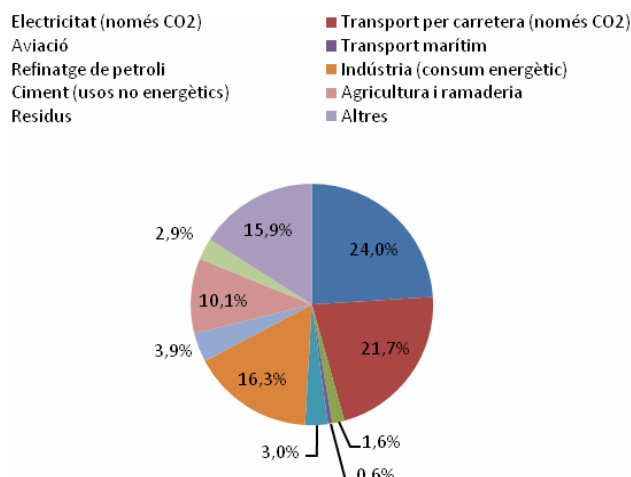
El sector del transport a la Unió Europea és el responsable d'un 21% de les emissions totals de CO₂, i les previsions són que el percentatge incrementi en els propers anys. La dificultat principal a l'hora d'intervenir amb èxit sobre aquest sector -tal com succeeix en el domèstic i el de serveis- és el gran nombre de petits punts generadors d'emissions, la suma dels quals comporta un gran impacte global.

En aquest sentit, el Grup Intergovernamental d'Experts sobre el Canvi Climàtic de l'IPCC, en el seu darrer informe de 2007, apunta un conjunt de polítiques i mesures per a reduir les emissions del sector del transport: estalvi obligatori de combustible; impostos sobre la compra de vehicles, els combustibles, els aparcaments i els peatges; planificació conjunta de l'urbanisme i la mobilitat; inversió en transport públic i formes de transport no motoritzades.

A escala 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 rodats. El transport públic, en canvi, representa només el 2% de les emissions totals.



Gràfic 8.
Emissions de CO₂ per sectors a l'Estat espanyol (2006)



Un model consumidor de sòl

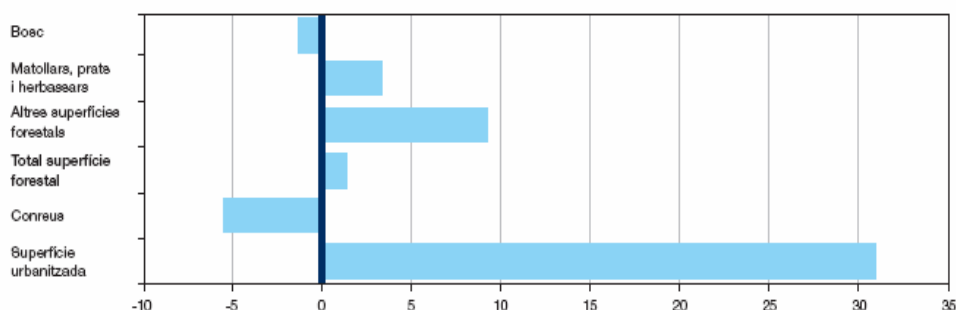
- Un urbanisme dispers consumeix l'espai lliure i el sòl, el principal recurs no renovable. La dispersió de les funcions urbanes, amb la consegüent segregació dels usos i l'augment de la distància entre les zones residencials, els indrets productius i els de lleure, ha comportat així un increment exponencial del consum de territori.
- Sovint, la 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, així, per dedicar bona part del seu sòl a aparcament, de manera que la relació entre espai productiu i la superfície total del polígon és baixa i, per consegüent, ineficient en termes de consum de sòl.
- En general, el planejament municipal acostuma a obligar a reservar 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 aportí 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.

La xarxa viària de Catalunya supera actualment els 12.000 km, mentre que la de ferrocarril -incloent-hi el metro- només és de 4.000 km, és a dir, una tercera part.

Gràfic 9.
Evolució dels usos del sòl a Catalunya (1992-2002)



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (Mapa d'usos del sòl de Catalunya)

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

Taula 11.
Tipus de desplaçament entre les diferents àrees urbanes

	Central	Semiperifèria	Perifèria
Central	No motoritzat i transport d'ús col·lectiu	Transport d'ús col·lectiu	Transport d'ús col·lectiu i vehicle privat
Semiperifèria	Transport d'ús col·lectiu	Vehicle privat	Vehicle privat
Perifèria	Vehicle privat i transport d'ús col·lectiu	Vehicle privat	Vehicle privat i no motoritzat

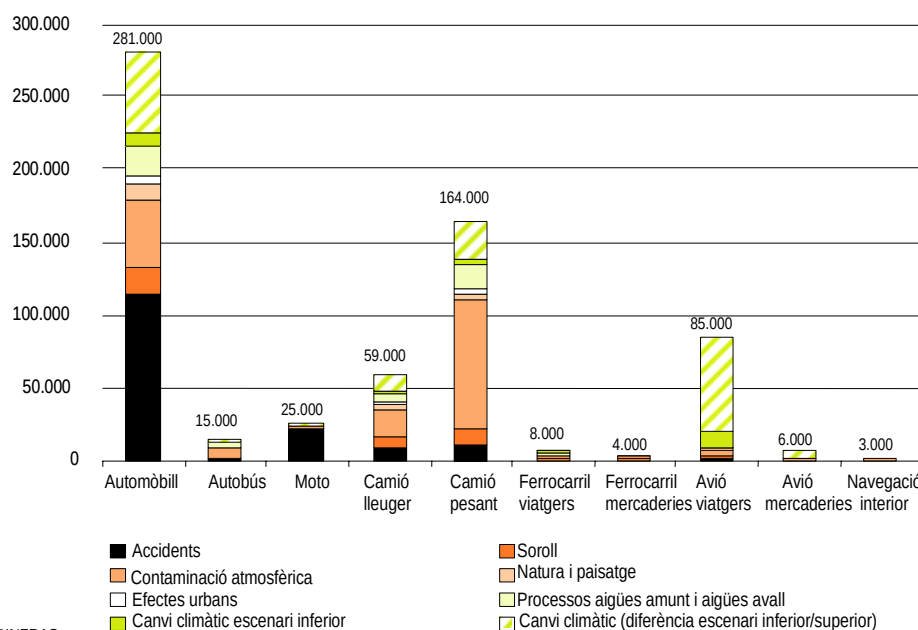
Font: *Mobilitat i exclusió social*, Cebollada, A i Miralles, C

Un model externalitzador

- La mobilitat en vehicle privat a motor és un dels principals motors de l'economia mundial, a més d'una font d'ingressos per als estats mitjançant els impostos que graven la gasolina i la compra dels vehicles.
- Ara bé, segons un estudi realitzat l'any 2004 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- supera els 650.000 M€ anuals, 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 representen el 27% i el 24%, respectivament.
- A Espanya, aquests costos estan per damunt de la mitjana europea, ja que representen un 9,6% del PIB, i la presència de la carretera també és més gran, gairebé el 80%.

Gràfic 10.
Costos externs totals, exclosos els costos de congestió a Europa (2000)

Milions d'euros per any



©INFRAS

Font: Infrac. 2004

- 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 que superen els 48.000 M€, dels quals un 88% van ser costos interns del sistema i un 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 M€, dels quals un 33% van correspondre als accidents i un 24% a l'impacte sobre el canvi climàtic.

Taula 12.
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

Taula 13.
Comparació dels costos del transport públic i del vehicle privat

Costos	Transport públic*	Vehicle privat
Operacions directes	0,08	0,08
Operacions indirectes	0,04	0,22
Temps	0,44	0,39
Externalitats	0,02	0,05
Totals	0,58	0,75

*Inclou bus urbà i interurbà i ferrocarril

Font: Autoritat del Transport Metropolità (2004)

€/viatger-km, amb impostos



IDEES A DESTACAR

La manca de sostenibilitat del model de mobilitat que s'ha imposat en les darreres dècades es manifesta en impactes ambientals, socials i econòmics d'índole diversa.

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 principals impactes negatius que afecten la qualitat de vida i la salut dels treballadors, i perjudiquen la competitivitat de les empreses.

La situació de la majoria dels polígons industrials fa que el cotxe sigui l'única alternativa que tenen molts treballadors per accedir a la feina. El fenomen de l'exclusió social afecta sobretot les dones, els joves, alguns immigrants extracomunitaris i les persones amb mobilitat reduïda.

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

Les baixes laborals provocades per 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.

La mobilitat quotidiana dels treballadors és responsable de bona part del consum energètic del transport i de les emissions de gasos contaminants i d'efecte hivernacle.

La implantació dels polígons industrials es fa aplicant sovint criteris d'ocupació extensiva i difusa, que comporten una pèrdua important de sòl productiu en termes empresarials. Les empreses també opten per dedicar bona part del seu sòl a aparcament de vehicles privats, de manera que la relació entre espai productiu i superfície total del polígon és relativament baixa.

Si bé la mobilitat en vehicle privat a motor és un dels principals motors de l'economia mundial, les externalitats ambientals i socials a mitjà i llarg termini associades superen els beneficis a curt termini.

1.4

LA GESTIÓ DE LA SOSTENIBILITAT (I):
EL CANVI DE PARADIGMA

Per a poder transformar un paradigma és fonamental que primer es reconegui la inutilitat de projectar cap al futur els principis i valors sobre els quals s'ha anat construït i desenvolupat fins a un moment determinat. Així, per a avançar vers un model de mobilitat més sostenible i segur cal assumir les causes dels problemes i els costos associats als impactes socials, econòmics i ambientals que deriven d'un model insostenible, com a pas previ a identificar les vies de solució.

El compliment d'aquesta condició ha de servir d'estímul per a posar en marxa processos i dinàmiques favorables a millorar la mobilitat dels treballadors, actuant transversalment i fent-hi participar activament tots els agents socials i econòmics implicats.

La mobilitat sostenible i segura...

- 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.
- Els principis de la mobilitat sostenible recolzen una convivència tranquil·la i respectuosa de tots els mitjans i sistemes de transport, 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 una 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.

... també dels treballadors

- El fet d'aplicar aquests valors i principis a l'accessibilitat dels treballadors 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 contribució 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.

1.5

**LA GESTIÓ DE LA SOSTENIBILITAT (II):
ELS PROGRESSOS A ASSOLIR**

El canvi de tendència en matèria de mobilitat ha de venir de la mà d'actuacions transversals i transdisciplinàries que avancin en diversos fronts: integrar les polítiques de transport i mobilitat amb l'ordenació territorial i urbanística; incorporar canvis normatius i fiscals que afavoreixin l'ecomobilitat; planificar el transport i potenciar les alternatives al vehicle privat motoritzat i, finalment, actuar en matèria d'informació i sensibilització dels agents socials i econòmics i del conjunt de la ciutadania, ja que només a partir de la suma d'accions individuals es pot avançar en la solució col·lectiva del problema.

**La integració de les polítiques
de transport i mobilitat**

- La planificació del territori i la gestió de la mobilitat han anat per camins diferents durant molts anys, cosa que ha provocat un creixement urbanístic centrat en l'automòbil i en què s'han deixat de banda els diversos mitjans i sistemes de transport que són alternatius al vehicle privat a motor o que han encaixat malament en la trama urbana.
- Resoldre o, si més no, pal·liar aquesta manca de coordinació entre territori i transport pel que fa a planejament, només permet implantar mesures correctores a posteriori a les zones ja existents, ja que sovint la solució definitiva requeriria canvis complexos i cars en l'estructura urbana.
- En aquest sentit cal, doncs, que els models territorial i urbanístic vagin de la mà per a afavorir la implantació de pautes de mobilitat més sostenibles que contribueixin a minimitzar els costos socials, ambientals i econòmics associats. La satisfacció del dret universal a accedir ha de ser, per tant, l'objectiu principal de tota política territorial, a fi de garantir que tots els ciutadans puguin arribar als grans centres de treball on treballen, de la

mateixa manera que han de poder arribar a tots els serveis socials, sanitaris o educatius més bàsics. Transports i territori s'han de tractar, per tant, d'una manera complexa i interactiva, que posi l'èmfasi en les connexions entre xarxes i sistemes.

- Cada mitjà de desplaçament ha d'estar integrat en una estratègia de xarxa que prevegi la intermodalitat i la continuïtat dels itineraris, sense que hi hagi un mitjà hegemònic-l'automòbil-que condemni la resta a un paper secundari.

La planificació de la mobilitat

- A l'hora de definir i concretar un model de mobilitat territorial i urbà més sostenible i segur, els plans de mobilitat constitueixen un instrument idoni, ja que són el resultat d'un procés pluridisciplinari de reflexió i actuació entre urbanisme, transport i medi ambient. Això permet endegar polítiques de mobilitat que cerquin equilibrar les necessitats individuals i col·lectives i el funcionament sistèmic dels pobles i ciutats, especialment de les àrees metropolitanes.
- Aquest exercici de planificació sostenible i integrada de territori i mobilitat ha d'incorporar els centres

de treball -tant els que ja hi ha actualment com els previstos- per garantir que tinguin continuïtat amb el teixit urbà, i que la densitat d'activitats i de llocs de treball sobre el territori permeti implantar de manera eficaç les xarxes de transport públic i privat eficients, tant des del punt de vista ambiental com econòmic, sigui quin sigui el mitjà o sistema de transport utilitzat.

La introducció de canvis fiscals i normatius

- El fet d'aprovar lleis i normatives que condicionin l'urbanisme i la planificació a la mobilitat i potenciïn els mitjans i sistemes de transport més eficients i sostenibles, és una de les línies d'actuació que les autoritats tenen al seu abast per a corregir les disfuncions territorials que afecten els desplaçaments quotidians dels treballadors.
- Les lleis de mobilitat permeten, en aquest sentit, establir els objectius i les directrius marc per a la mobilitat del conjunt d'un país i definir els instruments a aplicar per avançar en assolir aquestes fites -com els plans de mobilitat, per exemple-, una vegada analitzades les necessitats de cada territori per a actuar de forma global i integrada.
- Els municipis s'han d'implicar activament en aquest procés de tornar a formular les polítiques locals de mobilitat, tot incorporant a les seves ordenances i plans d'actuació els objectius assenyalats en la Llei de mobilitat i en les directrius que en deriven, i coordinant esforços amb els municipis més propers per a gestionar de manera més efectiva i eficient la mobilitat dels treballadors. La normativa local no solament pot incidir en aspectes relacionats directament amb la mobilitat, sinó també en qüestions derivades com l'emissió de contaminants a l'atmosfera.

- Aquests canvis normatius han d'anar acompanyats de mesures fiscals que donin suport als mitjans de transport i sistemes de desplaçament no excloents, més segurs, més eficients i no contaminants. És evident que els usuaris que viatgen sols en cotxe comporten un cost econòmic i ambiental molt més elevat que no pas la resta, motiu pel qual cal oferir compensacions als treballadors que utilitzen el transport públic col·lectiu, la bicicleta, comparteixen cotxe o van a peu, i a les empreses que potencien aquests mitjans.



La planificació dels mitjans de transport

- El fet d'impulsar polítiques destinades a fomentar que la mobilitat dels treballadors depengui menys del vehicle privat exigeix que les administracions planifiquin acuradament l'oferta de sistemes alternatius de desplaçament, en col·laboració amb les empreses i els agents sindicals dels polígons sobre els quals es vol actuar.
- Una planificació del transport en clau sostenibilista ha de promoure totes les opcions que permetin transvasar viatges des del cotxe privat a mitjans i opcions més sostenibles, tot i les deficiències de la majoria d'aquests centres amb relació a les característiques del seu espai públic i la seva xarxa viària, ja que dificulten la incorporació d'itineraris per a vianants i ciclistes, així com la implantació de línies de transport públic col·lectiu i de les infraestructures associades.
- Per tant, no es pot valorar i classificar la xarxa de carrers dels polígons només en funció de la capacitat per absorbir fluxos de trànsit, sinó que també cal tenir en compte la capacitat socioambiental, és a dir, l'ús que en fa la resta d'usuaris i el nombre, tipus i velocitats màximes dels vehicles compatibles amb certs nivells establerts de qualitat ambiental.
- El fet que, per exemple, en el marc dels acords estratègics que les administracions impulsen periòdicament per a millorar la competitivitat de l'economia, també s'hi incorpori la variable mobilitat, ha de contribuir a sensibilitzar els agents socioeconòmics implicats de la importància que té incorporar aquest model de mobilitat emergent per a l'economia de les empreses i el benestar dels treballadors.



La concertació de posicions

- La mobilitat insostenible no és un problema individual de cada treballador -i, per extensió, de cada ciutadà-, sinó un problema col·lectiu que cal que tots els agents implicats reconeguin com a tal.
- La implantació d'un model de mobilitat més sostenible i segur per als treballadors és, doncs, una responsabilitat compartida. La majoria de les actuacions que es poden dur a terme per avançar no depenen d'un sol agent social o econòmic, sinó que cal que hi col·laborin i cooperin activament tots els sectors implicats.
- Administracions i operadors de transport, empreses i associacions empresarials, sindicats i treballadors estan capacitats per a impulsar accions en benefici d'un canvi col·lectiu de model de mobilitat.

La divulgació i la informació

- A banda de les accions en matèria de planificació territorial integrada, la planificació del transport i el desenvolupament normatiu, també cal invertir esforços en matèria de sensibilització social sobre els impactes de l'actual model de mobilitat. Com en moltes altres qüestions de caire socioambiental, la participació activa del conjunt de la societat és fonamental per a assolir l'èxit.
- Les campanyes d'informació i divulgació exerceixen un paper clau, ja que aporten coneixement i instruments als ciutadans per a

estimular un canvi d'actituds i hàbits que arraconi progressivament l'actual model de mobilitat en favor d'un altre que transmeti valors de civisme, tolerància i respecte per a tots els ciutadans, sigui quin sigui el mitjà de transport que fan servir.

- L'objectiu no ha de ser estigmatitzar l'automòbil i les persones que l'utilitzen, sinó introduir noves perspectives i formes d'entendre la mobilitat quotidiana, a fi que del ventall d'alternatives de transport que els ciutadans tenim a l'abast, siguem capaços en cada moment d'optar per la més adequada i la més beneficiosa, tant per a nosaltres com per al conjunt de la societat. La millor de les

solucions ha de venir en cada moment per l'equilibri entre estalvi econòmic, respecte ambiental, més seguretat viària i també comoditat, un factor que acostuma a estar al darrere de l'ús habitual del cotxe per a molts ciutadans, malgrat que aquesta comoditat sigui sovint més "suposada" que no pas real.

- Avançant en aquesta línia, un dels drets dels treballadors ha de ser disposar d'informació àmplia i suficient per a desplaçar-se als seus llocs de treball en les millors condicions de benestar, minimitzant els impactes ambientals i socials -i les externalitzacions que en deriven-, i amb el menor cost econòmic possible.



IDEES A DESTACAR

Els principis de la mobilitat sostenible demanen una convivència tranquil·la i respectuosa de tots els mitjans i sistemes de transport, sempre que això vagi en benefici d'una millora de l'eficàcia i l'eficiència globals del sistema. L'aplicació d'aquests valors i principis a l'accessibilitat dels treballadors depèn de tots els agents implicats, com també s'expressa clarament a través de la llei.

L'accés al lloc de treball no és un problema que cada treballador hagi de resoldre pel seu compte, sinó una qüestió de debat col·lectiu en què s'hi han d'implicar tots els sectors socials i econòmics.

El canvi de tendència en matèria de mobilitat ha de venir de la mà d'actuacions transversals i transdisciplinàries que avancin en diversos fronts: integrar les polítiques de transport i mobilitat amb l'ordenació territorial i urbanística; incorporar canvis normatius i fiscals que afavoreixin l'ecomobilitat; planificar el transport i potenciar les alternatives al vehicle privat motoritzat; i actuar en matèria d'informació i sensibilització dels agents socials i econòmics i del conjunt de la ciutadania, ja que només a partir de la suma d'accions individuals es pot avançar en la solució col·lectiva del problema.

El fet d'aprovar lleis i normatives que condicionin l'urbanisme i la planificació a la mobilitat i potenciïn els mitjans i sistemes de transport més eficients i sostenibles, és una de les línies d'actuació que les autoritats tenen al seu abast per a corregir les disfuncions territorials que afecten els desplaçaments quotidians dels treballadors.

2

LA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LA MOBILIDAD

2.1 LA MESA DE MOBILITAT

La Mesa de Mobilitat és un òrgan de participació i concertació que aplega tots els actors implicats en planificar, ordenar i gestionar la mobilitat dels treballadors en un polígon industrial o centre de treball. Impulsar i crear la Mesa constitueix una fita important, ja que demostra la voluntat col·lectiva d'anar transformant les pautes d'accessibilitat.

Les funcions de la Mesa

Una Mesa de Mobilitat és, per definició, un espai permanent de debat i consens, ampli i no exclouent, en què hi participa activament el conjunt d'institucions i agents socials i econòmics implicats en planificar i gestionar l'accessibilitat dels treballadors d'un determinat polígon industrial o centre de treball.

Les seves funcions han de reflectir aquesta filosofia i, alhora, l'han de convertir en un òrgan amb capacitat de decisió:

- ✓ Reunir tots els actors -institucions i agents socials i econòmics- implicats en planificar i gestionar la mobilitat.
- ✓ Constituir el representant proactiu del conjunt de treballadors del polígon en matèria de mobilitat i accessibilitat.
- ✓ Garantir el dret dels treballadors a una mobilitat quotidiana més sostenible.
- ✓ Impulsar i fer el seguiment del Pla de Mobilitat del centre d'activitat laboral.
- ✓ Analitzar i conèixer amb detall l'oferta i la demanda de serveis de transport del polígon.
- ✓ Fomentar els mitjans de transport i els sistemes de desplaçament més sostenibles: eficients, eficaços, segurs, no exclouents i no contaminants: transport públic col·lectiu, bicicleta, cotxe compartit, *carsharing*, mobilitat a peu i transport públic d'empresa.
- ✓ Plantejar i impulsar propostes de millora de la mobilitat global del polígon i de l'accessibilitat individual i col·lectiva dels treballadors.
- ✓ Crear la figura del gestor de mobilitat i atorgar-li la capacitat executiva de les decisions de la Mesa.
- ✓ Avaluar les accions dutes a terme en matèria d'organització de la mobilitat de persones i mercaderies.
- ✓ Reunir-se periòdicament per fer el seguiment col·lectiu de les actuacions impulsades.
- ✓ Arbitrar les controvèrsies i diferències que sorgeixen entre els membres de la Mesa.

La responsabilitat de la mobilitat als polígons industrials

El fet de donar solucions eficaces i eficients a les necessitats d'accés dels treballadors als centres d'activitat laboral requereix que els seus òrgans de govern ho assumeixin, ja que en la majoria dels casos s'acostuma a considerar com un tema menor i s'ha d'acabar solucionant en l'esfera privada.

Tanmateix, la planificació i gestió de la mobilitat als polígons industrials i d'activitat productiva és una qüestió complexa i transversal que ha d'assumir el conjunt d'institucions, empreses, sindicats i la resta d'agents socials i econòmics implicats en cada indret o territori.

Per aquesta raó, cal veure la responsabilitat d'implantar un model d'accessibilitat dels treballadors més sostenible com un repte de polígon, amb una dimensió territorial que sovint va més enllà, fins i tot, dels límits administratius d'aquest espai de treball.

És necessari, doncs, que els actors abans esmentats assumeixin els problemes que afecten actualment la mobilitat dels treballadors, n'esbrinin les causes i introdueixin les correccions oportunes. Per a fer-ho, cal que actuïn de forma coordinada per a impulsar la creació d'un òrgan que, amb voluntat de concertació i transformació, avanci en aquest procés. La Mesa de Mobilitat pot ser la fórmula adoptada, ja que ha estat aplicada amb èxit en polígons d'arreu del món.

La composició de la Mesa

La Mesa de Mobilitat ha d'estar constituïda formalment per tots els agents

compromesos amb millorar la mobilitat i l'accessibilitat.

Reunir en una mateixa taula actors 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 basat en la participació i el consens, en igualtat de condicions i de responsabilitats.

És imprescindible, doncs, que la comunitat que forma part d'un polígon industrial s'organitzi i participi en un moviment ric i plural. La Mesa de 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. Ha d'esdevenir, per tant, el referent i l'exponent de la voluntat col·lectiva d'avançar vers un model d'accessibilitat més sostenible.

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 major consens possible. Així, hi han de participar...

➔ Els representants dels **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.

➔ Els representants de les **administracions -local o comarcal-**, com a agent responsable de la integració de les polítiques de mobilitat sostenible en la planificació territorial i urbanística dels polígons industrials. En aquest apartat es consideren també les autoritats territorials de la mobilitat, ja que són

els interlocutors idonis per a integrar a posteriori els operadors de transport privats.

- ➔ Els representants de 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 representants dels **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, s'hi 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.

treballadors, una qüestió a determinar en cada cas.

‡ 1 representant de cadascun dels sindicats majoritaris o de les grans empreses, o de les estructures sindicals territorials.

‡ 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.

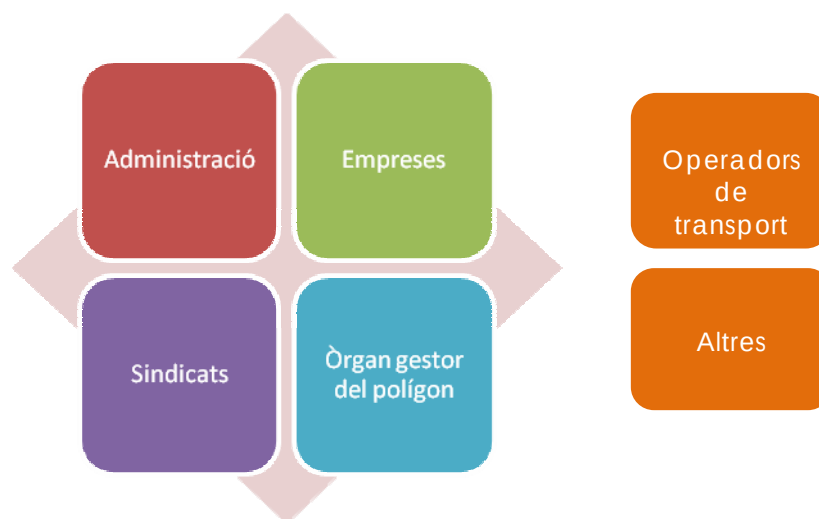
La **presidència de la Mesa** ha de ser consensuada per tots els membres per tal que hi dipositin la seva plena confiança, i ha de comptar amb el suport tècnic del gestor de mobilitat.

A la Mesa s'hi poden afegir posteriorment els representants d'altres agents -operadors de transport, col·lectius i associacions, etc.- a través de **comissions o grups sectorials de treball** que s'ocupin de temes concrets. Els integrants de la Mesa també poden sol·licitar l'assistència d'experts a fi de tenir una visió externa més objectiva que els ajudi a concretar els problemes i a plantejar els objectius estratègics.

La composició de la Mesa de Mobilitat

- ‡ 1 representant de l'òrgan de gestió del polígon industrial o de l'associació d'empresaris, si és el cas.
- ‡ 1 representant de cada gran empresa o, si s'escau, agrupació d'empreses. Per gran empresa s'entén la que té més de 250

Figura 2.
Els integrants de la Mesa del Pacte per la Mobilitat



IDEES A DESTACAR

Una Mesa de Mobilitat és un espai permanent de debat i consens, ampli i no exclouent, en què hi participa activament el conjunt d'institucions i agents socials i econòmics implicats en planificar i gestionar l'accessibilitat dels treballadors d'un determinat polígon industrial o centre de treball.

Cal que la comunitat que forma part d'un polígon industrial s'organitzi i participi en un moviment ric i plural. La Mesa de Mobilitat ha d'esdevenir el referent i l'exponent de la voluntat col·lectiva d'avançar vers un model d'accessibilitat més sostenible.

La composició de la Mesa permanent pot variar en funció de les característiques i especificitats de cada polígon, sempre que hi estiguin representades totes les sensibilitats i interessos a fi de garantir el major consens possible.

Els actors que hi han d'intervenir són els següents: l'òrgan gestor del polígon, els diferents àmbits de l'administració implicats, les empreses i associacions empresarials, i els sindicats i comitès d'empresa. En un segon nivell, els operadors de transport i els col·lectius o entitats que tinguin relació amb la mobilitat dels treballadors.

2.2 EL GESTOR DE MOBILITAT

El gestor de mobilitat és la figura responsable d'executar les decisions de la Mesa, coordinar els diferents actors implicats, generar informació i garantir l'aplicació del Pla de Mobilitat. En funció de les característiques i les dimensions del polígon industrial, el gestor pot compatibilitzar les seves tasques amb el seguiment d'altres aspectes relatius al funcionament d'aquest centre d'activitat laboral o de la mobilitat d'altres polígons del territori.

Els àmbits d'actuació

El gestor de mobilitat és la **figura executiva de la Mesa de Mobilitat**, la persona responsable de garantir que les seves decisions i propostes es portin a terme. Orgànicament, però, pot dependre d'una administració, d'un conjunt d'empreses o de l'agent que s'acordi.

Ara bé, cal tenir en compte que no tots els polígons i centres de concentració d'activitat laboral tenen les mateixes dimensions ni característiques (superfície, nombre d'empreses, nombre de treballadors, etc.), motiu pel qual les funcions del gestor tampoc poden ser idèntiques a tot arreu.

Segons si es tracta d'un polígon petit, mitjà o gran, i si disposa d'un Pla de mobilitat sostenible específic, el gestor tindrà un ventall d'atribucions més o menys ampli. En alguns casos, fins i tot pot ser que no calgui crear aquesta figura i que les seves tasques siguin assumides directament per un dels agents del polígon o alguna persona que, en una determinada empresa, faci tasques similars.

Així, en polígons petits i mitjans, les responsabilitats del gestor es poden combinar amb d'altres que tinguin relació, per exemple, amb el seguiment de la gestió dels residus, el consum d'aigua i

energia, o amb implantar les tecnologies de la informació. En altres casos, es pot gestionar la mobilitat de diversos polígons que formin part d'un àmbit territorial industrial o productiu determinat.

En el cas dels grans polígons, o en els quals s'hi hagin ubicat empreses amb un nombre elevat de treballadors, el gestor ha d'estar en contacte amb els seus responsables de mobilitat per actuar de forma coordinada.

Les funcions

Fins ara, la figura del gestor de mobilitat d'un polígon industrial encara no ha estat creada legalment, per la qual cosa les seves funcions, atribucions i responsabilitats tampoc han estat definides formalment.

Això no obstant, si es tenen en compte les consideracions que s'han anat fent i els aspectes exposats en apartats anteriors, les funcions del gestor poden concretar-se en els punts següents:

- ✓ Executar les decisions de la Mesa de Mobilitat.
- ✓ Donar suport a la presidència de la Mesa per a coordinar-ne els membres.
- ✓ Convocar les reunions de la Mesa d'acord amb les indicacions que facin els membres i la presidència.
- ✓ Redactar les conclusions de les reunions i els informes de comunicació dels acords que adopti la Mesa i les propostes que faci.
- ✓ Garantir l'aplicació de les propostes del pla de mobilitat del polígon industrial.
- ✓ Fer el seguiment de les actuacions dutes a terme i valorar-ne el grau d'execució i de compliment.
- ✓ Generar i transmetre adequadament la informació sobre la mobilitat al polígon (serveis de transport públic, bicicleta, etc.), i fer-ne la distribució oportuna.
- ✓ Estar en contacte permanent amb els responsables de mobilitat de les diverses empreses o de les persones que assumeixen aquesta tasca.
- ✓ Fer de nexa d'unió entre les diferents administracions i els operadors de transport públic.
- ✓ Coordinar la gestió global de la mobilitat del polígon, fent compatible la configuració de l'espai públic amb les diverses xarxes de transport i sistemes de desplaçament.
- ✓ Proposar mesures d'actuació en matèria de transport públic col·lectiu, mobilitat a peu i en bicicleta, cotxe compartit i altres mitjans de transport que redundin en millorar la mobilitat sostenible global del sistema.
- ✓ Garantir la convivència entre la mobilitat de les persones i el transport de mercaderies a fi d'evitar les disfuncions que hi pot haver pel fet que interactuïn.
- ✓ Impulsar i mantenir actius els canals de comunicació amb els agents de la Mesa i els serveis d'informació amb els treballadors.

- ✓ Promoure l'edició de materials informatius i divulgatius sobre els serveis de transport del polígon, i la mobilitat sostenible en general.
- ✓ Plantejar el fet d'oferir serveis externs als treballadors: equipaments socioassistencials i sanitaris, el banc/caixa, la farmàcia, supermercat, etc., que redueixin la demanda de mobilitat en hores de feina.

Aquest conjunt de funcions pot ser més o menys ampli segons les característiques del polígon industrial i el grau de responsabilitat que la Mesa de Mobilitat consideri oportú atorgar al gestor.

En qualsevol cas, la Mesa de cada polígon ha de definir i aprovar les funcions del gestor amb el consens i l'acord de tots els membres.

En un futur proper, tanmateix, és probable que l'administració competent reguli formalment per llei les atribucions del gestor, atès que aquesta figura va prenent més rellevància.

El perfil professional

El gestor és un professional de la mobilitat amb funció executiva. Per a portar a terme les decisions de la Mesa cal, doncs, que tingui un coneixement profund de la mobilitat com a concepte transversal que integra diferents àmbits d'actuació, així com del que representa en l'actual model socioeconòmic.

La mobilitat té múltiples dimensions i derivades -urbanística, energètica, ambiental, legal, etc.- que el gestor ha de conèixer per realitzar la seva tasca quotidiana amb garanties, d'una banda i, de l'altra, erigir-se en un interlocutor vàlid davant dels diferents agents, actors i institucions implicats en planificar, ordenar i gestionar la mobilitat del centre de treball.

És fonamental, però, que el gestor tingui un coneixement profund de la realitat territorial, socioeconòmica i ambiental de l'indret on s'inscriu el centre de treball, ja que només tenint aquesta visió sistèmica i integrada de la qüestió pot assumir les funcions abans esmentades.

Si bé com ja s'ha exposat, aquesta figura encara no ha estat regulada per llei, el **perfil del gestor, quant a la seva formació**, no té perquè quedar limitat a un àmbit concret, sempre que compleixi els requisits apuntats anteriorment. Això no obstant, és recomanable que sigui un tècnic amb experiència en l'àmbit de la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors i, sobretot, amb **capacitat de concertació** i de fomentar el diàleg entre els actors implicats, ja que la seva feina quotidiana tindrà molt a veure amb aquesta qüestió.

Atès que cada polígon té unes característiques diferents i una demanda de mobilitat específica, convé que la persona que opti a fer les funcions de gestor estigui vinculada històricament a l'indret en qüestió i, si és possible, hagi participat en algun projecte o actuació relacionada amb la planificació o gestió de la mobilitat.

El perfil idoni del gestor, per tant, no ha d'estar determinat tant per la seva formació acadèmica com per la seva

expertesa i especialització professional en temes de mobilitat i accessibilitat sostenible.

El **temps de dedicació** a les tasques de gestió quedarà determinat pel tipus de polígon i per la complexitat de gestió de la mobilitat, de manera que en el cas de centres grans o mitjans pot tenir dedicació completa, mentre que en el cas de polígons petits o amb una mobilitat senzilla pot dedicar-s'hi només parcialment. També es pot donar el cas que aquest professional es pugui ocupar de la gestió de dos o més polígons en aquells casos en què es tracti de centres d'activitat de petites dimensions i que estiguin ubicats en un àmbit territorial determinat.



L'Oficina de Mobilitat

Perquè el gestor pugui dur a terme les seves tasques adequadament, cal que disposi d'un espai físic amb la infraestructura bàsica per a treballar amb comoditat i garantir una comunicació permanent amb els membres de la Mesa de Mobilitat. Aquest espai pot ser concebut com una Oficina de Mobilitat, amb una prolongació virtual mitjançant Internet.

Es pot situar aquesta oficina en el mateix espai de la seu física de l'òrgan de gestió del polígon o de l'associació d'empresaris, o bé en un indret cedit per alguna de les empreses del polígon, dels sindicats o de les institucions implicades (ajuntament, consell comarcal, etc.). L'Oficina també ha de ser el lloc on se celebren les reunions de la Mesa i totes les trobades entre els membres, a més

de ser el lloc per atendre físicament als treballadors interessats en alguna qüestió relacionada amb la mobilitat i l'accessibilitat.

Sobre el finançament de les despeses associades a la feina del gestor (sou, oficina de mobilitat, etc.), es poden tenir en compte diverses fórmules, que també dependran del temps de dedicació final.

La manera més adequada pot ser considerar-ho com una despesa general més del polígon -els serveis comuns- a repartir equitativament de la manera en què es decideixi.

Un exemple: el gestor de mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona

La Universitat Autònoma de Barcelona, situada en el municipi de Cerdanyola del Vallès, però amb una dimensió territorial molt àmplia, disposa del primer gestor de mobilitat de Catalunya que es dedica exclusivament a fer aquesta tasca. Si bé no es tracta d'un polígon industrial o centre de treball multiempresarial, l'activitat de la UAB genera una mobilitat equiparable a la de qualsevol municipi petit o mitjà, durant els dies laborables i lectius, ja que més de 40.000 persones s'hi desplacen quotidianament.

La UAB va començar a diagnosticar la situació de la mobilitat i de l'accessibilitat als seus centres l'any 1998 (procedència dels estudiants, professors i treballadors, mitjans de transport utilitzats, utilització dels aparcaments, etc.) i, des de l'any 2002, fa enquestes periòdiques per a determinar els hàbits de mobilitat.

L'any 2005 es va crear la figura del gestor de mobilitat, que ha estat consolidada com una unitat depenent de l'estructura de Gerència de la Universitat. El propi Consell de Govern de la Universitat va aprovar l'any 2006 el Pla estratègic de mobilitat i accessibilitat en què es defineix l'estratègia i els objectius d'actuació per als propers anys. La UAB també disposa d'una Taula de Mobilitat formada per diversos departaments de la Universitat, administracions (Generalitat de Catalunya, ATM i Ajuntament de Cerdanyola), usuaris (representants de personal docent i funcionaris, estudiants, comitès d'empresa...), entitats i associacions (PTP, BACC, Associació pels drets dels vianants, ADUAB, Associació pel camí verd...) i operadors de transport (Renfe, Sarbus, FGC...).

Les funcions principals del gestor són, principalment: garantir l'accessibilitat universal de les persones; impulsar un canvi d'hàbits pel que fa a l'ús del vehicle privat; fomentar la utilització del transport públic col·lectiu i altres mitjans sostenibles; generar informació per als usuaris; impulsar enquestes; representar la UAB en matèria de mobilitat; crear sinergies entre departaments i garantir la incorporació de la mobilitat en la planificació i gestió dels espais de la UAB.



IDEES A DESTACAR

El gestor de mobilitat és la figura responsable d'executar les decisions de la Mesa, coordinar els diferents actors implicats i garantir l'aplicació del Pla de mobilitat.

En funció de les característiques i les dimensions del polígon industrial, pot compatibilitzar les seves tasques amb el seguiment d'altres aspectes relatius al funcionament d'aquest centre de treball o de la mobilitat d'altres polígons del territori.

En polígons petits o mitjans, les seves responsabilitats es poden combinar amb d'altres que tinguin relació, per exemple, amb el seguiment de la gestió dels residus, el consum d'aigua i energia, o la implantació de les tecnologies de la informació.

En el cas dels polígons grans, o en els quals s'hi hagin ubicat empreses amb un nombre elevat de treballadors, cal que estigui en contacte amb els seus responsables de mobilitat per actuar de forma coordinada.

El gestor és un professional de la mobilitat amb funció executiva. Per a portar a terme les decisions de la Mesa de Mobilitat, cal que tingui un coneixement profund de la mobilitat com a concepte transversal que integra diferents àmbits d'actuació.

Aquesta figura encara no ha estat regulada per llei. Això no obstant, és recomanable que sigui un tècnic mitjà o superior amb experiència en l'àmbit de la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors.

Perquè pugui dur a terme les seves tasques adequadament, cal que disposi d'un espai físic amb la infraestructura bàsica per a treballar amb comoditat i garantir una comunicació permanent amb els membres de la Mesa. Aquest espai pot ser concebut com una Oficina de Mobilitat amb una prolongació virtual mitjançant Internet.

2.3

EL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Qualsevol instrument de planificació té com a objectiu analitzar, diagnosticar, ordenar i millorar el funcionament sistèmic d'un determinat espai, indret o territori. Els plans sectorials, com els de mobilitat, acoten aquesta anàlisi a un aspecte en concret, però el repte final ha de ser encaixar-la en una visió transversal i global que tingui en compte la resta d'elements que integren el sistema.

L'objectiu del Pla de mobilitat

El Pla de mobilitat sostenible és, per definició, un **instrument de planificació**. A grans trets, consisteix en un estudi tècnic que, des del coneixement rigorós de la situació de la mobilitat en un determinat indret o territori (recopilació d'informació i identificació dels problemes), planteja propostes i mesures d'actuació, les aplica, en fa el seguiment, i les avalua sistemàticament. Cada centre d'activitat laboral presenta unes característiques que el diferencien de la resta i, per tant, no hi ha un model universal que es pugui aplicar arreu.

El principal objectiu del Pla ha de ser garantir el **dret a una mobilitat sostenible i segura dels treballadors**. Per aquest motiu, la reducció de la dependència del vehicle privat, la implantació de serveis de transport col·lectiu i el foment de l'accessibilitat a peu, en bicicleta o en cotxe compartit han de constituir els reptes prioritaris del Pla.

La Llei de la mobilitat obliga que els plans de mobilitat urbana (PMU) incloguin un **pla d'accés als sectors industrials** del seu àmbit territorial. D'altra banda, la Llei obliga el Govern -en col·laboració amb els ajuntaments afectats- a elaborar plans específics de mobilitat per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions quant a superfície i nombre d'empreses que es determinin per reglament.

El reglament esmentat va entrar en vigor amb el decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. En aquest decret s'estableix que es tindran en compte les actuacions que requereixin elaborar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada independentment de si el municipi en què s'ubiquen ha de disposar d'un PMU (municipis amb més de 50.000 habitants) i que impliquin:

Elaborar un **Pla específic de mobilitat en un polígon industrial**¹. Cal tenir-ho en compte en el cas dels polígons que ja hi ha actualment o quan se'n planifiquin més i compleixin algun dels supòsits següents:

- Implantació d'usos comercials o terciaris en superfícies de més d'1ha.
- Implantació d'usos industrials en superfícies de més de 5 ha.
- Establiments comercials amb més de 5.000 m² de superfície de venda.
- Edificis d'oficines amb més de 10.000 m² de sostre.
- Creació de més de 500 llocs de treball.

També s'ha d'actuar en polígons que ja hi ha actualment i que, com a conseqüència

¹ Guia per l'elaboració de plans de mobilitat a polígons industrials. Centre d'Innovació del Transport (UPC), Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Departament de Política Territorial i Obres Públiques. 2007.

de reformes o ampliacions, passin a complir algun dels supòsits anteriors.

Finalment, en els municipis amb més de 50.000 habitants (o en els que ja disposin de Pla de Mobilitat Urbana-PMU) i que tinguin un polígon industrial que compleixi alguna de les condicions anteriors, el pla de mobilitat del polígon s'ha d'incorporar a la revisió del PMU cada 6 anys.

En els polígons industrials amb una superfície inferior a les 5 ha o amb menys de 500 treballadors, o en els centres comercials i de serveis amb una superfície inferior a 1 ha, no cal elaborar un pla de mobilitat, si bé es poden crear instruments específics que permetin implantar millores d'accessibilitat per als treballadors.

El desenvolupament del Pla

El Pla l'elabora un equip tècnic que analitza i diagnostica sistèmicament tots els aspectes que tenen a veure directament o indirectament amb la mobilitat i accessibilitat de les persones i les mercaderies.

La metodologia de desenvolupament del Pla s'articula habitualment en tres etapes:

- 1. L'anàlisi i la diagnosi (l'oferta i la demanda de transport i mobilitat):** Recollida d'informació, identificació dels problemes i comprensió de la situació de partida per a avaluar el potencial de canvi i definir l'estratègia

a aplicar per a assolir els objectius proposats.

La diagnosi preveu els aspectes següents: oferta i demanda de serveis de transport, oferta i tipus d'infraestructures, hàbits de mobilitat dels treballadors, balanç social: accidentalitat viària, exclusió, balanç ambiental: consum d'energia, emissions, soroll i consum de sòl, Impacte econòmic aproximat: costos socioambientals externalitzats i despesa individual.

- 2. L'elaboració del Pla d'acció (les propostes d'actuació):** adoptar solucions per a canviar els hàbits de mobilitat dels treballadors i identificar els agents implicats en el procés.
- 3. L'avaluació del Pla d'Acció (els indicadors de seguiment):** determinar els costos i beneficis ambientals, socials i econòmics d'haver aplicat el Pla i de l'evolució de cadascuna de les accions dutes a terme.

En aquest procés, la intervenció de la Mesa de Mobilitat és clau, ja que la relació entre l'equip tècnic que elabora el Pla i els actors que integren la Mesa ha d'ajudar a detectar conjuntament les mancances i els problemes que afecten el polígon, i a definir estratègies fruit del consens amb vista al futur.

La figura del gestor de mobilitat també esdevé fonamental atès que ha de ser el braç executor que apliqui les propostes d'actuació de la Mesa, i faci el seguiment del Pla, si cal, amb el suport de l'equip tècnic extern.



IDEES A DESTACAR

El Pla de mobilitat sostenible és un instrument de planificació. Consisteix en un estudi tècnic que, des del coneixement rigorós de la situació de la mobilitat en un determinat indret o territori (recopilació d'informació i identificació dels problemes), planteja propostes i mesures d'actuació, les aplica, en fa el seguiment, i les avalua sistemàticament.

Cada centre d'activitat laboral presenta unes característiques que el diferencien de la resta i, per tant, no hi ha un model universal que es pugui aplicar arreu.

El principal objectiu del Pla ha de ser garantir el dret a una mobilitat sostenible i segura dels treballadors.

El Pla l'elabora un equip tècnic que analitza i diagnostica sistèmicament tots els aspectes que tenen a veure directament o indirectament amb la mobilitat i accessibilitat de les persones i les mercaderies.

La metodologia de desenvolupament del Pla s'articula habitualment en tres etapes: l'anàlisi i la diagnosi (l'oferta i la demanda de transport i mobilitat), l'elaboració del Pla d'acció (les propostes d'actuació), i l'avaluació del Pla d'acció (els indicadors de seguiment).

En aquest procés, la intervenció de la Mesa de Mobilitat és clau, ja que la relació entre l'equip tècnic que elabora el Pla i els actors que integren la Mesa ha d'ajudar a detectar conjuntament les mancances i els problemes que afecten el polígon, i a definir estratègies fruit del consens amb vista al futur.

La figura del gestor de mobilitat també esdevé fonamental atès que ha de ser el braç executor de la Mesa que apliqui les propostes d'actuació i faci el seguiment del Pla, si cal, amb el suport de l'equip tècnic extern.

2.4

EL PACTE PER LA MOBILITAT SOSTENIBLE

El Pacte per la mobilitat sostenible és un instrument de consens i concertació, una expressió de la voluntat de canvi. Té com a propòsit impulsar polítiques i actuacions que preservin el dret a una accessibilitat sostenible i segura de tota la ciutadania i persones usuàries de l'espai públic, al marge del mitjà de transport o sistema de desplaçament que facin servir.

La filosofia i la funció del Pacte

El Pacte és un camí per avançar vers un model de mobilitat i accessibilitat més sostenible i segur, per la qual cosa cada comunitat o col·lectiu té la capacitat d'acordar el Pacte que millor s'adapti a les seves necessitats i especificitats.

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 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.

El Pacte als polígons industrials

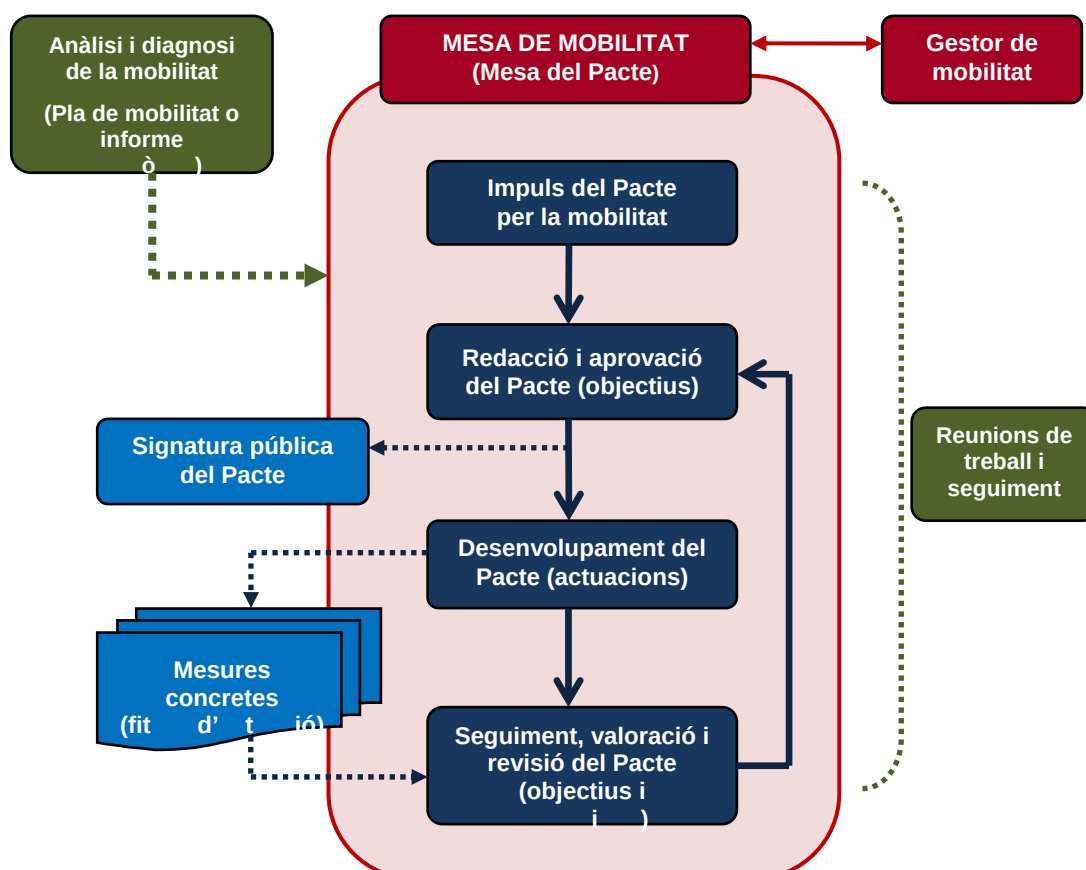
En el cas dels polígons industrials i centres d'activitat laboral es pot aplicar el mateix criteri de base que en el dels pactes urbans, ja que el Pacte per la mobilitat només pot ser el resultat positiu del diàleg i la concertació entre els diferents agents implicats en planificar, ordenar i gestionar 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'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.

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.

Figura 3.
Procediment genèric d'elaboració d'un Pacte per la mobilitat tipus (etapes)



Font: Guia per a l'elaboració de pactes per la mobilitat en polígons industrials.

Proposta d'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 en referència 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 de mobilitat en els polígons.
10	Crear eines i instruments que permetin avaluar els progressos aconseguits amb l'aplicació del Pacte per la mobilitat .



IDEES A DESTACAR

El Pacte per la mobilitat sostenible és un instrument de consens i concertació, una expressió de la voluntat de canvi. Té com a objectiu prioritari impulsar polítiques i actuacions que preservin el dret a una accessibilitat sostenible i segura de tota la ciutadania i persones usuàries de l'espai públic, al marge del mitjà de transport o sistema de desplaçament que facin servir.

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.

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'avaluï 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.

El concepte de Pacte per la mobilitat es va aplicar per primera vegada a Europa a la ciutat de Barcelona el 1998. 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 en són alguns exemples.

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.

2.5

EL PAPER DELS AGENTS IMPLICATS

Per assolir èxits col·lectius cal que tothom hi participi activament. Cada institució i agent implicat hi té un paper, i només amb la suma dels esforços sectorials es pot aconseguir transformar un model de mobilitat insostenible i demostrar la viabilitat d'un creixement econòmic en harmonia amb el dret dels treballadors a una accessibilitat sostenible. Així, la responsabilitat no és d'un únic agent social o econòmic, sinó que exigeix que tots els sectors que hi estan implicats hi col·laborin i cooperin activament.

Les administracions

L'Administració és l'agent amb més capacitat d'actuació a l'hora de modificar les pautes actuals de mobilitat i accessibilitat dels treballadors. Mitjançant instruments com la planificació urbanística i territorial, la planificació i gestió del transport i les infraestructures viàries, el treball legislatiu, l'educació i la informació, l'aplicació de la fiscalitat ambiental o la recerca i la investigació, els diversos àmbits de l'Administració tenen al seu abast avançar en transformar la realitat per poder invertir la manca de sostenibilitat del model.

La col·laboració amb els sectors empresarials, els sindicats i els operadors de transport ha de contribuir a enrolar la resta d'agents implicats i progressar en la concertació de posicions per a resoldre les disfuncions que es detectin.

L'Administració té diverses alternatives al seu abast, si bé una de les més importants és impulsar les actuacions que condicionin la mobilitat a l'urbanisme, a fi d'exigir que els nuclis urbans de nova implantació estiguin planificats tenint en compte la demanda de mobilitat de les persones que hi han de viure. Des de l'àmbit municipal, es pot actuar atorgant la llicència d'activitats només a les empreses i indústries que hagin elaborat o previst un pla de mobilitat, que ofereixin alternatives de transport als empleats o

que emprenguin mesures per afavorir l'accés sostenible dels treballadors.

L'Administració, des dels diversos àmbits que té, també pot oferir exempcions fiscals que facin possible vèncer les reticències o dubtes inicials de les empreses o els treballadors a l'hora d'implantar o emprendre mesures actives. La subvenció o la desgravació d'una part del cost del transport en els casos en què l'empresa o les persones optin per un mitjà o un sistema de transport més eficient i net és una de les accions a dur a terme, com ja s'està fent en altres països europeus (a Bèlgica, per exemple).

A banda d'aquestes mesures, l'Administració ha d'aprofundir així mateix en conèixer les causes de l'accidentalitat *in itinere*, la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral, i els costos socials i ambientals dels impactes del model de mobilitat en el balanç econòmic dels sectors productius i del conjunt del país. També ha d'incidir en el canvi d'hàbits dels treballadors endegant campanyes i difonent actuacions de sensibilització, d'exemples i de bones pràctiques.

En el marc de la Mesa de Mobilitat, les administracions poden impulsar actuacions més concretes com ara crear línies de transport públic col·lectiu en col·laboració amb els operadors de transport; fomentar la intermodalitat;

construir aparcaments de dissuasió a les estacions de tren o a les parades d'autobús; donar suport al vehicle compartit i al *carsharing*, etc.

Les empreses

No cal veure el fet de participar activament en millorar la mobilitat dels treballadors com una qüestió aliena a l'empresa. Accedir en condicions saludables a la feina no només és un dret de totes les persones, sinó també una millora que redunda molt positivament en el rendiment dels treballadors i, com a conseqüència, en el resultat econòmic de les empreses.

Cal que les organitzacions empresarials siguin conscients de la necessitat d'incorporar la mobilitat a la seva estratègia corporativa com un valor afegit a curt, mitjà i llarg termini, enlloc de fer-ho com un problema laboral.

Les empreses s'han d'implicar de manera proactiva en el fet d'elaborar els plans de gestió de la mobilitat dels polígons i centres de treball, tot valorant la mobilitat *in itinere* i l'accessibilitat al centre de treball com un factor de risc laboral, i incorporar-la en l'avaluació dels riscos de l'empresa. Amb el suport de l'Administració, també han d'anar avançant en que el seu balanç comptable internalitzi els beneficis socials i econòmics que derivin de les mesures adoptades.

En el marc de la Mesa, des de l'empresa es pot afavorir la reordenació dels torns i horaris a fi de reduir la coincidència horària d'entrada al lloc de treball, sense que això comporti tensions addicionals entre els treballadors; també es pot ampliar el dret al transport públic col·lectiu de les empreses, als treballadors de les subcontractades, dels serveis de manteniment i dels serveis auxiliars en general; o que els contractes de treball incorporin el compromís de l'empresa de facilitar títols de transport públic al treballador; o crear places d'aparcament per a vehicles i sistemes de transport més eficients (bicicleta, cotxe compartit, *carsharing*).



Els sindicats

Un dels objectius de l'acció sindical ha de ser incorporar l'accessibilitat al lloc de treball en les estratègies de negociació col·lectiva, amb el mateix nivell d'importància que altres qüestions relatives a la seguretat i al benestar dels treballadors.

Aquesta línia d'actuació sindical a l'empresa ha d'avançar en paral·lel a una línia d'estudi i millora del coneixement des del sindicat sobre els problemes que afecten la mobilitat dels qui van a la feina i els impactes que en deriven.

D'una banda, amb relació als accidents *in itinere* i al trànsit en horari laboral; de l'altra, amb relació a la incidència dels factors psicosocials i d'organització del treball en l'accidentalitat. La finalitat principal d'aquest treball analític i diagnòstic ha de ser aconseguir que la mobilitat dels treballadors sigui considerada definitivament com un factor de risc laboral.

D'una banda, els agents sindicals també han d'intervenir activament en els processos de planificació i gestió de la mobilitat dels nuclis d'activitat econòmica. De l'altra, cal que intervinguin en difondre, entre els treballadors, la informació sobre els serveis de transport i les alternatives que tenen al seu abast per abandonar el vehicle privat a motor en favor d'altres opcions més sostenibles i segures. Cal dur a terme aquest treball proactiu en el marc de les mesures de mobilitat.

Altres agents

A banda dels actors abans esmentats, i que són els que tenen un nivell de responsabilitat més alt en matèria de planificació i gestió de la mobilitat dels treballadors, és important no deixar de banda altres agents que poden aportar la seva experiència, el seu coneixement i la seva capacitat professional.

Els operadors de transport i les entitats i col·lectius sectorials (bicicleta, mobilitat a peu, transport públic col·lectiu, mobilitat sostenible en general, etc.) representen els dos tipus d'agents principals, l'assistència dels quals constitueix una ajuda inestimable -per a la Mesa de Mobilitat- a l'hora de trobar la manera de resoldre les disfuncions que afecten un determinat polígon industrial.

Així, els operadors de transport d'un determinat territori, poden participar activament adaptant els horaris, les freqüències de pas i els itineraris dels vehicles a les necessitats dels col·lectius de treballadors, creant noves línies de transport, o facilitant la intermodalitat entre mitjans (bicicleta-tren, bicicleta-autobús).





IDEES A DESTACAR

La responsabilitat de la millora de l'accessibilitat dels treballadors no és d'un únic agent social o econòmic, sinó que exigeix que tots els sectors que hi estan implicats hi col·laborin i cooperin activament.

L'Administració és l'agent amb més capacitat d'actuació a l'hora de modificar les pautes actuals de mobilitat i accessibilitat dels treballadors. Mitjançant instruments com la planificació urbanística i territorial, la planificació i gestió del transport i les infraestructures viàries, el treball legislatiu, l'educació i la informació, l'aplicació de la fiscalitat ambiental o la recerca i la investigació, l'Administració pot avançar en la transformació del model de mobilitat.

L'empresa també pot participar activament en millorar la mobilitat dels treballadors. Accedir en condicions saludables a la feina no només és un dret de totes les persones, sinó també una millora que redunda molt positivament en el rendiment dels treballadors i, com a conseqüència, en el resultat econòmic de les empreses. Cal que les organitzacions empresarials siguin conscients de la necessitat d'incorporar la mobilitat a la seva estratègia corporativa com un valor afegit a curt, mitjà i llarg termini, enlloc de fer-ho com un problema laboral.

Un dels objectius de l'acció sindical ha de ser incorporar l'accessibilitat al lloc de treball en les estratègies de negociació col·lectiva, amb el mateix nivell d'importància que altres qüestions relatives a la seguretat i al benestar dels treballadors.

Altres agents que poden aportar la seva experiència, el seu coneixement i la seva capacitat professional són els operadors de transport i les entitats i col·lectius sectorials (bicicleta, mobilitat a peu, transport públic col·lectiu, mobilitat sostenible en general, etc.).

2.6

LA LEGISLACIÓ SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE

Mitjançant la normativa es pot actuar de forma positiva a l'hora de transformar les pautes i els hàbits de mobilitat dels ciutadans i, més concretament, garantir el dret a l'accessibilitat sostenible dels treballadors.

A Europa, la llei pionera en matèria de mobilitat és la que va aprovar el Parlament de Catalunya l'any 2003 -desplegada parcialment l'any 2006- i que defineix nous instruments i eines de planificació i gestió.

La Llei de mobilitat catalana

Gràcies a definir instruments de planificació i gestió que integrin urbanisme i mobilitat, i a fomentar els sistemes de desplaçament més eficients, segurs i nets, es pot avançar en reduir la dependència del vehicle privat a motor i garantir el dret dels treballadors a una accessibilitat 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 creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat; donar prioritat al transport públic i als sistemes eficients de transport; 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; fer augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

El desplegament de la Llei de mobilitat s'ha fet 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 que entrés en vigor la Llei, el 27 de juliol de 2003, es van aprovar les Directrius Nacionals de Mobilitat (362/2006) com a marc orientador per a aplicar els objectius de mobilitat mitjançant orientacions, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Les Directrius Nacionals de mobilitat, que s'apliquen a tot el territori de Catalunya, tenen caràcter de pla territorial sectorial.

Les Directrius han de servir per a elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:

- Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les Directrius Nacionals de Mobilitat.
- Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada 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 en els sectors industrials, la nova llei de mobilitat també cerca afavorir els sistemes de transport d'acord amb 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 en els 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 específic de mobilitat 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.



L'experiència d'altres països

Si bé cap país o regió europea ha endegat fins ara una llei de mobilitat que es pugui equiparar a la de Catalunya, sí que s'han aprovat normes o lleis sectorials que fomenten la mobilitat sostenible dels treballadors mitjançant determinats instruments fiscals o urbanístics.

Holanda, per exemple, fa anys que supedita l'urbanisme a la mobilitat, per tal que l'accés a qualsevol indret del territori -també els centres de treball i polígons industrials- es pugui realitzar en transport públic. Bèlgica, d'altra banda, ha aprovat mesures fiscals perquè els treballadors optin pel transport públic o altres mitjans més sostenibles en detriment del vehicle privat a motor.

Des de gener de 2005, qualsevol empresa belga pot establir un acord amb la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) per a oferir un abonament de tren als seus empleats. El 80% del cost va a càrrec de l'empresa, mentre que el 20% restant l'assumeix l'Estat.

Més de dos milions de treballadors es podran beneficiar d'aquesta iniciativa.

L'actuació es va engegar l'any 2004, quan es va oferir a 250.000 funcionaris de l'estat federal i treballadors d'empreses públiques la possibilitat de desplaçar-se des del seu domicili fins a la feina en tren de forma gratuïta. Aquesta mesura ha contribuït a fer augmentar el nombre de viatgers de la xarxa belga de ferrocarrils i l'objectiu dels gestors de l'operador i de l'estat és incrementar-lo en un 25% més entre els anys 2006 i 2012.

Pel que fa a la figura del gestor de mobilitat, en països com Itàlia, França i també Bèlgica, s'ha de dir que està força estesa, si bé encara no se l'ha definit legalment. En aquest sentit, cal esmentar l'associació italiana de gestors de mobilitat (Euromobility, www.euromobility.org).

Algunes publicacions també inclouen la figura del gestor. És el cas, per exemple,

d'un document per a redactar plans de desplaçament d'empresa, elaborat per l'IBGE de Brussel·les, i de la publicació sobre el Consell de Mobilitat elaborada pel Certu, un organisme que centra els seus treballs en el medi urbà i que depèn del Ministeri francès de l'ecologia.





IDEES A DESTACAR

A Europa, la llei pionera en matèria de mobilitat és la que va aprovar el Parlament de Catalunya l'any 2003 -desplegada parcialment l'any 2006- i que defineix nous instruments i eines de planificació i gestió.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, aprovada pel Parlament de Catalunya té com a objectius bàsics integrar les polítiques de creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat; donar prioritat al transport públic i els sistemes eficients de transport; 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; fer augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

En matèria de mobilitat en els sectors industrials, la nova llei de mobilitat també cerca afavorir els sistemes de transport d'acord amb 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 en els sectors industrials del seu àmbit territorial.

El desplegament de la Llei de mobilitat s'ha fet per mitjà de diferents normes derivades: Directrius Nacionals de Mobilitat (362/2006), com a marc orientador per a aplicar els objectius de mobilitat mitjançant orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control, i el Decret 344/2006, que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3

EL PLA DE TREBALL DEL GESTOR

3.1

L'APLICACIÓ I SEGUIMENT DEL PLA D'ACCIÓ

Una de les principals responsabilitats del gestor de mobilitat és garantir que s'apliquin les propostes del Pla de mobilitat (Pla d'acció), fer-ne un seguiment periòdic i avaluar el grau d'execució de les actuacions. En tot aquest procés ha de mantenir una estreta relació amb els membres i la presidència de la Mesa de Mobilitat, de qui depèn funcionalment.

La realització de les actuacions

El procés d'un Pla de Mobilitat culmina quan es plantegen un conjunt de propostes d'actuació que ajudin a corregir les disfuncions detectades i a implantar un model d'accessibilitat més sostenible.

Aquest paquet de mesures s'emmarca habitualment en un **Pla d'acció** mitjançant el qual es concreten les prioritats, els terminis, els responsables de l'execució, els recursos econòmics disponibles, les fonts de finançament, els indicadors de seguiment, les actuacions relacionades i tota la informació que calgui per a portar a terme les actuacions proposades.

Quan el gestor de mobilitat comenci a fer la seva feina abans que la redacció del Pla de mobilitat hagi finalitzat, pot participar activament en definir el Pla d'acció que en deriva. El seu coneixement del polígon i de la mobilitat associada ha de facilitar que s'impliqui en el procés tot donant suport tècnic a l'equip professional extern.

Segui quin sigui l'estadi en què es trobi el Pla d'acció quan la figura del gestor sigui operativa, una de les primeres responsabilitats que tindrà serà la de vetllar perquè les propostes d'actuació es comencin a portar a la pràctica. Atès, però, que cadascuna afectarà a àmbits diferents de la mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors i, alhora, implicarà a

agents diversos relacionats amb el funcionament del polígon, la seva feina de gestió exigirà posar l'accent en el diàleg, la negociació i la concertació a fi de garantir-ne l'execució.

A mesura que el gestor vagi coneixent la realitat del polígon i les propostes d'actuació es duguin a la pràctica, l'experiència el pot dur a plantejar a la Mesa mesures noves o a introduir canvis en les que ja s'han aplicat. Si bé és cert que aquesta no ha de ser la seva funció principal, és important que la figura del gestor esdevingui un agent proactiu en tot el procés.

Per a fer el **seguiment del Pla**, convé que el gestor es doti d'instruments de suport diversos (metodològics, informàtics, etc.) que l'ajudin a crear i mantenir una base de dades sobre mobilitat i accessibilitat al polígon o centre d'activitat econòmica.

A partir de la informació tècnica recopilada durant l'elaboració del Pla de mobilitat, així com de l'anàlisi i la diagnosi de la situació realitzades, aquesta base aplegarà tot el que tingui a veure amb els hàbits d'accessibilitat dels treballadors, l'evolució de les diferents xarxes de mobilitat del polígon i del sistema global, l'estat de l'espai públic viari, l'accidentalitat viària, el balanç ambiental de la mobilitat, etc.

Taula 14.
Exemple de fitxa de seguiment de les actuacions del Pla de mobilitat

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

Font: Guia per a elaborar i aplicar pactes per la mobilitat

L'avaluació dels progressos

Un Pla d'acció és un document viu, flexible i canviant. Per això, a mesura que les propostes del Pla es vagin portant a la pràctica, cal fer una avaluació acurada dels resultats assolits, ja que el grau d'execució i l'èxit o el fracàs de les mesures implantades determinarà la necessitat d'introduir o no canvis en el procediment d'actuació. L'avaluació del Pla també implica analitzar el compliment dels objectius estratègics.

D'acord amb la periodicitat acordada per la Mesa -amb el suport de l'equip tècnic que hagi plantejat el Pla d'acció-, el gestor de mobilitat ha d'elaborar informes que descriguin i posin en comú els avenços aconseguits. Caldrà que tots els membres de la Mesa revisin, modifiquin (si ho creuen convenient) i aprovin aquesta documentació de manera trimestral, semestral o anual, segons la demanda de la Mesa.

A més d'**informació de tipus descriptiu i qualitatiu** sobre el grau d'execució de les actuacions, és recomanable que l'avaluació del procés també se suporti en dades numèriques amb les que es facin evidents les tendències (reducció de l'ús del vehicle privat, nombre d'accidents, utilització dels serveis de transport públic col·lectiu, etc.).

Aquests valors quantitatius s'obtindran gràcies a **aplicar els indicadors** de seguiment creats durant l'elaboració del Pla de mobilitat. Els indicadors són un dels instruments que l'ajuden a expressar numèricament els canvis i que, amb l'ajut de la valoració qualitativa, permeten fer una lectura transversal i integrada de totes les mesures implantades.

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 els canvis experimentats en el 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.

Si les propostes d'actuació del Pla d'acció han quedat obsoletes o han estat superades pels esdeveniments, la Mesa pot decidir fer una **revisió del Pla de mobilitat** que inclogui una actualització de la informació relativa als hàbits de desplaçament i accessibilitat dels treballadors. En aquest cas, convé que el gestor torni a disposar d'un equip tècnic extern que, des d'una posició més objectiva, s'encarregui d'aquesta tasca.

El valor dels 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. Ara bé, per sí sols, tenen un significat relatiu. Per aquest motiu, no sempre és necessari crear i aplicar indicadors que avaluin els progressos assolits, ja que la informació que aporten pot quedar reduïda a un número sense cap mena de valor afegit.

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.

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.

Alguns exemples d'indicadors

- ☑ **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 favor 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.**



IDEES A DESTACAR

Una de les principals responsabilitats del gestor de mobilitat és garantir que s'apliquin les propostes del Pla de mobilitat (Pla d'acció), fer-ne un seguiment periòdic i avaluar el grau d'execució de les actuacions.

En aquest procés, ha de mantenir una estreta relació amb els membres i la presidència de la Mesa de Mobilitat, de qui depèn funcionalment.

Per a fer el seguiment del Pla, cal que el gestor es doti d'instruments de suport diversos (metodològics, informàtics, etc.) que l'ajudin a crear i mantenir una base de dades sobre mobilitat i accessibilitat al polígon o centre d'activitat econòmica.

Un Pla d'acció és un document viu, flexible i canviant. Per això, a mesura que les propostes del Pla es vagin portant a la pràctica, cal fer una avaluació acurada dels resultats assolits. L'avaluació del Pla també implica analitzar el compliment dels objectius estratègics.

D'acord amb la periodicitat acordada per la Mesa, el gestor de mobilitat ha d'elaborar informes que descriguin i posin en comú els avenços aconseguits. Caldrà que tots els membres de la Mesa revisin, modifiquin (si ho creuen convenient) i aprovin aquesta documentació.

A més d'informació de tipus descriptiu i qualitatiu sobre el grau d'execució de les actuacions, és recomanable que l'avaluació del procés també se suporti en dades numèriques amb les que es facin evidents les tendències: els indicadors.

Si les propostes d'actuació del Pla d'acció han quedat obsoletes o han estat superades pels esdeveniments, la Mesa pot decidir fer una revisió del Pla de mobilitat que inclogui una actualització de la informació relativa als hàbits de desplaçament dels treballadors. En aquest cas, convé que el gestor torni a disposar d'un equip tècnic extern que, des d'una posició més objectiva, s'encarregui d'aquesta tasca.

3.2

LA COORDINACIÓ DE LA MESA DE MOBILITAT

El gestor de mobilitat és la figura executiva de la Mesa de Mobilitat. Una de les responsabilitats que té és la de mantenir en contacte permanent els membres de la Mesa a fi de garantir que el Pla de mobilitat s'executi amb el consens de tots els actors involucrats.

El contacte permanent amb els membres de la Mesa

En el pla de treball del gestor de mobilitat hi ha la funció de mantenir actives i executar les decisions de la Mesa, d'acord amb les indicacions de la presidència, tot garantint el contacte permanent entre els diferents agents i institucions que en formen part.

En el moment de crear la Mesa, els membres n'han de concretar les qüestions relatives al funcionament -periodicitat de les reunions, lloc, durada, procediment d'actuació, documentació de treball, canals de comunicació habitual, etc.-, decisions en base a les quals el gestor durà a terme les seves tasques i es relacionarà amb la Mesa. El propi gestor pot creure necessari plantejar en algun moment una reunió extraordinària, sempre que la presidència hi estigui d'acord.

Fora de les reunions, aquest contacte es farà mitjançant les tecnologies de la comunicació, amb les quals el gestor farà arribar puntualment els documents i informes que generi o que consideri que poden ser interessants per als agents implicats. Quan sigui necessari, el gestor es pot reunir amb els diferents agents per separat, a fi de tractar temes puntuals que calgui resoldre presencialment.

Quant a la periodicitat de les reunions de la Mesa, el gestor ha de tenir en compte que 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 diagnosi hagi pogut detectar.

En col·laboració amb 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.

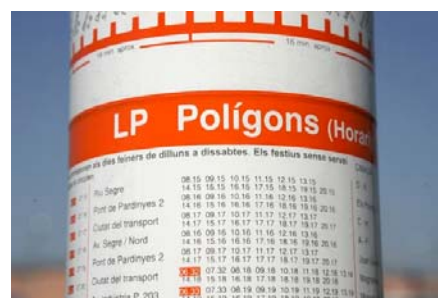
La gestió de la informació

El gestor de mobilitat també ha d'actuar com a gestor de la informació. En aquest sentit, una de les seves responsabilitats és la d'actuar com a proveïdor de tota la informació que pot ser interessant per als membres de la Mesa, per als seus interlocutors a les empreses i als sindicats o per a les institucions amb les quals es relacioni habitualment.

Alhora, també es convertirà en receptor de documents, informes i tot tipus de materials que haurà de distribuir adequadament perquè els agents implicats en la Mesa o en el funcionament del polígon n'estiguin assabentats, sempre però seleccionant-la prèviament per evitar que l'excés d'informació col·lapsi la persona a qui se l'envia. Probablement, aquest procés de gestió farà que sigui necessari definir algun protocol d'actuació que garanteixi que la informació arriba puntualment. En aquest cas, el correu electrònic tindrà un paper fonamental.

A més de distribuir la informació, el gestor també haurà de crear una base documental digital on reculli els materials rebuts. Atès que la mobilitat sostenible és un concepte de caràcter transversal que té relació amb temes molt diversos - emissions, energia, accidentalitat,

urbanisme, transport públic, bicicleta, etc.-, cal que aquesta base tingui una estructura clara i ordenada per facilitar la cerca i l'accés als diversos documents. En cas que es creï una pàgina web de la mobilitat i l'accessibilitat al polígon, es pot disposar de tota aquesta documentació en línia.





IDEES A DESTACAR

En el pla de treball del gestor de mobilitat hi ha la funció de mantenir actives i executar les decisions de la Mesa, d'acord amb les indicacions de la presidència, tot garantint el contacte permanent entre els diferents agents i institucions que en formen part.

En el moment de crear la Mesa, els membres n'han de concretar les qüestions relatives al funcionament, decisions en base a les quals el gestor desenvoluparà les seves tasques i es relacionarà amb la Mesa. El propi gestor pot creure necessari plantejar en algun moment una reunió extraordinària, sempre que la presidència hi estigui d'acord.

El gestor de mobilitat també ha d'actuar com a gestor de la informació. En aquest sentit, una de les seves responsabilitats és la d'actuar com a proveïdor de tota la informació que pugui ser interessant per als membres de la Mesa, per als seus interlocutors a les empreses i als sindicats o per a les institucions amb les quals es relacioni habitualment.

3.3

LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT I L'ACCESSIBILITAT

El gestor de mobilitat ha de tenir un coneixement profund i exhaustiu de l'oferta i la demanda d'accessibilitat, així com de l'estat i el funcionament de les xarxes de transport i sistemes de desplaçament, fruit de l'estudi i les conclusions del Pla de mobilitat. Només a partir d'aquest coneixement es pot gestionar de forma competent la mobilitat dels treballadors i avançar en la implantació d'un model més sostenible i segur.

El coneixement de la demanda i els hàbits de mobilitat

Un polígon o centre d'activitat econòmica és un sistema viu que es transforma constantment. L'obertura i el tancament d'empreses, la incorporació de nous treballadors, la transformació de la xarxa viària, etc., són fets que introdueixen canvis significatius en els hàbits i les pautes d'accessibilitat.

Per tant, una de les tasques del gestor ha de ser la de tenir una informació actualitzada i real sobre el polígon: nombre i tipologia d'empreses, nombre de treballadors, i estat i característiques de l'espai públic, ja que són variables que afecten de forma important la dinàmica i el funcionament del sistema.

L'enquesta de mobilitat que es faci durant el Pla de mobilitat aporta, certament, una primera radiografia de la situació al polígon, però l'aplicació del Pla, afegida als canvis esmentats anteriorment, aniran modificant progressivament la demanda i els hàbits de mobilitat. Per aquest motiu, convé que el gestor ho tingui present a fi de dur a terme la seva feina sobre la realitat de cada moment i no sobre una realitat probablement superada pels esdeveniments.

Si bé en molts casos no serà possible realitzar enquestes anuals que actualitzin les dades, el gestor té la possibilitat de millorar el seu coneixement de la situació a partir de la informació que obtingui dels

responsables de mobilitat o dels agents sindicals de cada empresa, ja que aquests són els primers en detectar els canvis: un augment de l'ús del vehicle privat, una demanda creixent de serveis de transport públic col·lectiu, un increment del nombre d'usuaris del cotxe compartit o de la bicicleta, etc.

Disposar d'aquesta informació qualitativa i quantitativa ha de permetre al gestor portar a la pràctica o modificar amb més coneixement de causa les actuacions del Pla, determinar quina demanda real de mitjans de transport sostenible hi ha, i donar a la Mesa una informació més acurada de les tendències que s'observen.

La gestió de l'oferta de mitjans i sistemes de transport

Una gestió sostenible de la mobilitat d'un polígon ha d'anar encaminada a **impulsar els mitjans de transport i sistemes de desplaçament més sostenibles i segurs**, en detriment dels que tenen un nivell d'impacte socioambiental i econòmic molt elevat.

En aquest sentit, l'actuació del gestor, d'acord amb les propostes que reculli el Pla de mobilitat i seguint les indicacions de la Mesa de Mobilitat, ha de centrar-se especialment en impulsar les mesures que donin als treballadors un ventall d'alternatives factibles al vehicle privat a motor i així reduir progressivament l'ús individual d'aquests vehicles.

Per tal de donar als treballadors un ventall d'alternatives per accedir a la feina des del seu lloc de residència, l'oferta de transport sostenible hauria d'incloure:

- ✓ **Transport públic col·lectiu:** servei d'autobús connectat amb el municipi més proper o amb el que disposi d'una oferta de transport més àmplia o bé un servei d'autobús-llançadora que connecti el polígon amb una estació de ferrocarril per tal d'afavorir la intermodalitat autobús-tren -i, consegüentment, fomentar el sistema tarifari integrat. La dotació d'aquest servei requereix un treball de concertació amb les administracions competents i els operadors de transport que hi ha disponibles o les autoritats de transport metropolitana amb responsabilitats sobre el territori.
- ✓ **Bicicleta:** xarxa de carril bicicleta que connecti de forma segura -i, si és possible, segregada de l'espai viari- el polígon amb el municipi més proper i/o amb l'estació de ferrocarril per afavorir també la intermodalitat bicicleta-tren.
- ✓ **Mobilitat a peu:** xarxa de carrers amb voreres prou amples, segures i en bon estat que permetin la mobilitat de les persones que es desplacen a peu des dels municipis més propers o des de l'estació de

ferrocarril, i també que garanteixin els desplaçaments interns a peu en el polígon.

- ✓ **Cotxe compartit:** servei impulsat en col·laboració amb les empreses i els sindicats, o a través dels canals de comunicació en línia del polígon, a fi de reduir el nombre d'usuaris individuals de vehicles privats a motor.
- ✓ **Carsharing:** modalitat d'ús compartit d'una flota de vehicles privada. Fins ara, s'ofereix en l'àmbit urbà, però es pot estendre mitjançant convenis específics a zones industrials i de concentració d'activitats laborals.

El gestor també ha de conèixer els **serveis de transport públic d'empresa** que s'ofereixin de forma privada als treballadors, ja que en determinats casos es poden ampliar a d'altres empreses per a reduir costos i millorar-ne l'eficiència.

Coordinar la demanda de transport dels treballadors amb una oferta cada cop més basada en els mitjans de transport sostenible ha de ser, doncs, una de les funcions prioritàries del gestor. L'èxit d'aquesta oferta es mesurarà en bona part per l'augment d'usuaris d'aquests sistemes de desplaçament. Cal tenir en compte que, sovint, l'opció que fan els treballadors d'utilitzar el vehicle privat té més a veure amb la manca d'una xarxa eficaç i eficient de transport alternatiu que no pas amb la voluntat d'utilitzar de forma habitual l'automòbil. Això no obstant, les opcions que s'ofereixin han de compensar la "incomoditat" de no fer servir el vehicle propi a motor.

La gestió de l'aparcament

La utilització habitual del vehicle privat a motor ve condicionada en molts casos per la disponibilitat d'aparcament a l'empresa o de prou espai al viari públic. Aquesta àmplia superfície d'aparcament és deguda sovint a les condicions imposades pel planejament municipal, que tradicionalment ha exigint a les empreses dedicar un percentatge de la seva superfície a aparcament privat i que, alhora, ha configurat un espai viari amb calçades molt àmplies i lliures d'obstacles -on els vehicles assoleixen velocitats elevades i perilloses- i voreres o carrils bicicleta estrets o inexistents.

Davant d'aquesta situació, una de les tasques del gestor passa a ser també la de crear un marc de consens quant a la disponibilitat global d'aparcament privat al polígon, ja que mentre es faciliti arribar-hi en automòbil privat i es permeti deixar el vehicle lliurement a la via pública, molts treballadors no canviaran els seus hàbits de mobilitat, malgrat se'ls ofereixin altres alternatives. Tanmateix, si no hi ha alternatives de transport sostenible no es pot aplicar d'entrada una política restrictiva en matèria d'aparcament al carrer o a l'empresa.

La tasca del gestor, pel que fa a aquesta qüestió, ha de tenir necessàriament la complicitat de les empreses, les quals han de veure la reducció de l'aparcament com un avantatge pel que fa al benestar dels treballadors i una possibilitat de **transformar l'aparcament en espai productiu**. En aquest cas, les administracions locals també hi poden col·laborar activament, ja que tenen la potestat d'atorgar beneficis -mitjançant els impostos- a les empreses que s'hi impliquin.

Cal tenir en compte, a més, que la disponibilitat diària d'una plaça d'aparcament és un avantatge laboral (traduïble naturalment en termes

monetaris) que els treballadors que es desplacen habitualment en transport públic col·lectiu no tenen, de manera que caldria trobar mecanismes de compensació que vagin en favor d'un canvi d'hàbits; més encara, si es considera que els usuaris de mitjans de transport públic tenen un nivell d'absentisme per accidents *in itinere* molt menor que els que fan servir el vehicle privat a motor.

La gestió de l'espai públic i de les xarxes de mobilitat

Mobilitat, mitjans de transport i espai públic són conceptes estretament relacionats. Així, doncs, la feina del gestor ha de contribuir a reforçar aquest plantejament sistèmic i transversal amb l'objectiu de **coordinar l'oferta de serveis de mobilitat i la intervenció sobre l'espai públic, i fomentar la gestió integrada de les diferents xarxes de mobilitat**.

És a dir, les diferents alternatives de mobilitat a l'abast dels treballadors han de constituir una teranyina d'itineraris i recorreguts que facilitin l'accés a qualsevol part del polígon en mitjans de transport sostenible tot afavorint els més eficients -transport públic col·lectiu, transport d'empresa o cotxe compartit- i protegint els més febles: bicicleta i mobilitat a peu.

En aquest sentit, la gestió de l'espai públic ha d'anar encaminada a garantir la convivència tranquil·la dels diferents mitjans de transport i sistemes de desplaçament, enlloc de convertir-lo en una xarxa de carrers, l'objectiu de la qual sigui la d'afavorir la circulació a altes velocitats dels vehicles a motor, siguin privats o de mercaderies.



IDEEES A DESTACAR

El gestor de mobilitat ha de tenir un coneixement profund i exhaustiu de l'oferta i la demanda d'accessibilitat, així com de l'estat i el funcionament de les xarxes de transport i sistemes de desplaçament, fruit de l'estudi i les conclusions del Pla de mobilitat.

Una de les tasques del gestor ha de ser la de tenir una informació actualitzada i real sobre el polígon: nombre i tipologia d'empreses, nombre de treballadors, i estat i característiques de l'espai públic, ja que són variables que afecten de forma important la dinàmica i el funcionament del sistema.

L'actuació del gestor, d'acord amb les propostes que reculli el Pla de mobilitat i seguint les indicacions de la Mesa de Mobilitat, ha d'impulsar les mesures que donin als treballadors un ventall d'alternatives factibles al vehicle privat a motor i així reduir progressivament l'ús individual d'aquests vehicles i els impactes que en deriven.

Una altra de les tasques del gestor ha de ser la de crear un marc de consens quant a la disponibilitat global d'aparcament privat al polígon, ja que mentre es faciliti arribar-hi en automòbil privat i es permeti deixar el vehicle lliurement a la via pública, molts treballadors no canviaran els seus hàbits de mobilitat, malgrat se'ls ofereixin altres alternatives.

La feina del gestor també ha de contribuir a reforçar aquest plantejament sistèmic i transversal amb l'objectiu de coordinar l'oferta de serveis de mobilitat i la intervenció sobre l'espai públic, i fomentar la gestió integrada de les diferents xarxes de mobilitat.

3.4

LA CREACIÓ DE CANALS DE COMUNICACIÓ

A més d'utilitzar els canals de comunicació que s'estableixin per mantenir en contacte permanent el gestor i la Mesa de Mobilitat, és convenient crear-ne d'altres que posin al servei dels treballadors del polígon tota la informació que els faciliti prendre decisions a l'hora de modificar hàbits de mobilitat en favor d'altres de més sostenibles. La creació d'una pàgina web de la mobilitat o l'edició de materials informatius i divulgatius en són els canals més habituals.

La informació i els serveis en línia

Les **pàgines i els portals web** han esdevingut un mitjà de comunicació idoni per a transmetre informació amb rapidesa, facilitat i en temps real, d'una banda, i posar a l'abast de les persones materials i documentació molt diversa, així com també enllaços amb altres pàgines d'arreu del món, de l'altra. Alhora, permeten oferir serveis a la col·lectivitat que, d'altra manera, serien complexos de gestionar i dur a la pràctica.

Per aquest motiu, la creació d'una pàgina web que recopili tota la informació de base i els treballs de la Mesa de Mobilitat d'un polígon pot contribuir a donar més entitat al procés, mantenir actives les relacions i sinergies entre els agents i institucions implicades en la mobilitat, i facilitar l'accés dels treballadors a serveis i alternatives de mobilitat que poden millorar l'accessibilitat al seu lloc de feina. És el cas, per exemple, del cotxe compartit, una opció que nombroses institucions locals i organitzacions socials i sindicals ofereixen des de fa uns anys.

La pàgina web de la Mesa constitueix, per tant, un instrument de primera mà per al gestor, atès que pot posar a disposició de les empreses, sindicats, institucions i del conjunt de treballadors tota la informació relativa a l'oferta de mitjans de transport més sostenibles que donen

servei al polígon (transport públic col·lectiu, cotxe compartit, *carsharing*, bicicleta, etc.), i a les millores introduïdes en organitzar l'espai públic viari per a incrementar la seguretat viària, fomentar la mobilitat a peu, etc.

Així mateix, la pàgina ha de garantir el contacte permanent entre el gestor i els responsables de mobilitat de cada empresa, tot establint una xarxa activa de persones que contribueix a implantar les actuacions del Pla de mobilitat i a definir, si es dóna el cas, propostes noves. Els continguts de la pàgina es poden completar amb materials divulgatius, simulacions o aplicacions interactives que ajudin els treballadors a visualitzar l'impacte de la seva mobilitat i la capacitat d'actuar en favor del canvi de model.

Sigui com sigui, la pàgina i els serveis oferts han de ser un instrument més en l'estratègia d'implantació d'unes pautes de mobilitat i accessibilitat dels treballadors més eficients, segures, no excloents i no contaminants.

L'edició de materials informatius i divulgatius

La informació, si es difon adequadament i després d'un procés acurat de reflexió sobre el tipus de missatge i de continguts que es vol transmetre, **aporta coneixements que milloren la capacitat de les persones a l'hora de prendre decisions** ben fonamentades i lliures de prejudicis.

Sensibilitzar la ciutadania sobre els efectes socials i ambientals dels seus actes quotidians contribueix a progressar en la cultura de la sostenibilitat i genera, si el missatge no és culpabilitzador, complicitats positives.

Ara bé, a més de fer prendre consciència a les persones dels beneficis individuals i col·lectius associats a una actitud i un comportament sostenibilistes, les estratègies comunicatives han d'aportar també informació pràctica que posi de manifest la viabilitat de les propostes realitzades, així com la voluntat de les institucions i dels agents socials i econòmics de fer realitat el missatge.

És a dir, a més de suggerir que cal canviar el vehicle privat pel transport públic col·lectiu -tot aportant els motius socials, ambientals i econòmics que justifiquen aquesta recomanació-, s'ha d'oferir un servei adequat i posar els horaris, el recorregut i totes les dades que faciliten la presa de decisions, a l'abast dels potencials usuaris.

El gestor de mobilitat ha de tenir en compte aquestes consideracions a l'hora d'elaborar materials sobre l'accessibilitat sostenible dels treballadors als polígons industrials, ja que el seu impacte comunicatiu vindrà determinat per la capacitat de combinar adequadament consells, recomanacions i missatges sensibilitzadors amb informació pràctica sobre mobilitat quotidiana.

Cal tenir en compte, tanmateix, que l'edició de materials només estarà justificada quan es vulgui donar una rellevància especial a una determinada notícia o fet (inici o ampliació d'un servei de transport públic, posada en funcionament del cotxe compartit, etc.), ja que una part important de la informació s'ha de canalitzar a través de la pàgina web i del correu electrònic.

En el moment de plantejar actuacions d'aquest tipus, és clau disposar de la col·laboració activa de les institucions, empreses i sindicats, perquè aquests actors contribuïran a difondre i distribuir els materials entre els treballadors.





IDEES A DESTACAR

A més d'utilitzar els canals de comunicació que s'estableixin per mantenir en contacte permanent el gestor i la Mesa de Mobilitat, és convenient crear-ne d'altres que posin al servei dels treballadors del polígon tota la informació que els faciliti prendre decisions a l'hora de modificar hàbits de mobilitat en favor d'altres de més sostenibles.

La pàgina web de la Mesa constitueix un instrument de primera mà per al gestor, atès que pot posar a disposició de les empreses, sindicats, institucions i del conjunt de treballadors tota la informació relativa a l'oferta de mitjans de transport més sostenibles que donen servei al polígon, i a les millores introduïdes en organitzar l'espai públic viari per a incrementar la seguretat viària, fomentar la mobilitat a peu, etc.

La pàgina també ha de garantir el contacte permanent entre el gestor i els responsables de mobilitat de cada empresa, tot establint una xarxa activa de persones que contribueix a implantar les actuacions del Pla de mobilitat i a definir propostes noves, si es dóna el cas.

El gestor de mobilitat pot plantejar també l'elaboració de materials informatius i divulgatius sobre l'accessibilitat sostenible dels treballadors als polígons industrials. El seu impacte comunicatiu vindrà determinat per la capacitat de combinar adequadament consells, recomanacions i missatges sensibilitzadors amb informació pràctica sobre mobilitat quotidiana.

ANNEX: EL PROJECTE GESMOPOLI

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

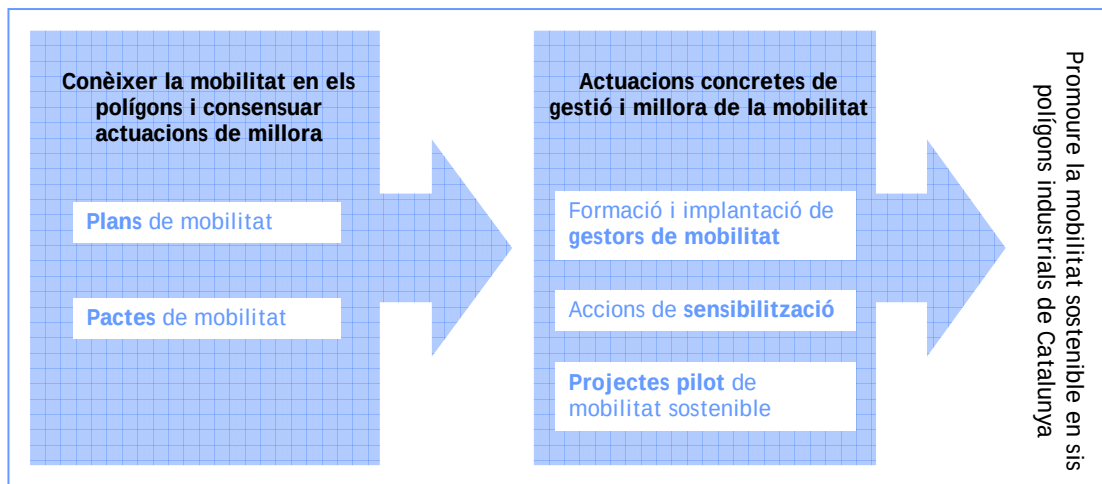
Occidental. El projecte Gesmopoli planteja, en primer lloc, un tractament global de la mobilitat en els espais industrials. Aquesta globalitat es manifesta en la seqüència de processos tècnics, que comprenen des de fer diagnòstics sobre la mobilitat i elaborar propostes de futur, passant per implantar una figura específica de gestió, fins a dur a terme accions concretes.

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 comporta 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, el present manual i la guia per a elaborar i aplicar pactes per la 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



Butlletí del projecte Gesmopoli



Taula 15.
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	



Taula 16.
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



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.
- 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.
- DPTOP i ATM. *Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya*, 2006.
- 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