L'ACCÉS SOSTENIBLE ALS CENTRES D'ACTIVITAT LABORAL

GUIA METODOLÒGICA DE SUPORT
A L'ACCIÓ SINDICAL

CONTINGUTS

Quins són els objectius d'aquesta guia?

EL MODEL DE MOBILITAT DELS TREBALLADORS:
QÜESTIONS BÀSIQUES PER A L'ACCIÓ SINDICAL

- Per què cal canviar el model de mobilitat dels treballadors? .....
- Quins problemes socials i ambientals comporta aquest model? .....
- Quins agents han d'intervenir en el canvi i com? .....

LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS
DELS CENTRES D'ACTIVITAT LABORAL:
ELS PLANS DE MOBILITAT

- L'anàlisi i la diagnosi: l'oferta i la demanda de transport .....
- El pla d'acció: les propostes d'actuació .....
- L'avaluació: els indicadors de seguiment .....

LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS
DELS CENTRES DE NOVA IMPLANTACIÓ:
ELS ESTUDIS DE LA DEMANDA GENERADA

- L'anàlisi de les infraestructures .....
- L'estudi dels hàbits de mobilitat .....
- L'estimació de la demanda .....

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

- P1: Definir l'àrea ambiental industrial.
- P2: Compartir el vehicle privat
- P3: Crear l'Oficina i Gestor de Mobilitat
- P4: Fomentar la mobilitat a peu
- P5: Fomentar la mobilitat en bicicleta
- P6: Fomentar el transport públic col·lectiu regular.
- P7: Implantar llançadores entre la xarxa de ferrocarril i l'empresa
- P8: Fomentar el transport públic d'empresa.
- P9: Gestionar de forma sostenible l'aparcament de l'empresa.
- P10: Oferir serveis externs als treballadors.
- P11: Sol·licitar subvencions i canvis en la fiscalitat.
- El cost d'implantació de les propostes d'actuació.

CONTINGUTS DE SUPORT

- Enquesta de recollida de dades.
- La Llei de Mobilitat de Catalunya.
- El cost de la mobilitat per als treballadors.

EXPERIÈNCIES

PER A MÉS INFORMACIÓ

QUINS SÓN ELS OBJECTIUS D'AQUESTA GUIA?

L'objectiu que es pretén assolir amb aquesta guia és el d'ajudar a canviar, des de l'anàlisi dels grans centres de concentració d'activitat laboral, un model de mobilitat que es presenta insostenible des de molts punts de vista. I la manera d'aconseguir-ho és realitzant un recorregut complert per totes les fases que apareixen en un estudi d'accessibilitat i mobilitat a un polígon industrial, de tal manera que ens ajudin a respondre les següents preguntes:

- Quins són els punts de conflicte més habituals?
- Per què considerem que s'han de canviar?
- Quines són les eines més apropiades per analitzar-los?
- Quines mesures es poden prendre per tal de canviar la tendència actual?
- Quins casos reals ens mostren que això és possible?

Amb l'ajuda de la guia, el professional o interessat en la questió de l'accés al treball ha de tenir clar quins han de ser els objectius a assolir:

- Desenvolupar propostes operatives o avantprojectes de mobilitat per als polígons industrials de la zona.
- Constituir taules de treball per a la mobilitat i preparar el responsable o gestor de la mobilitat a cadascun dels polígons industrials.
- Consensuar les actuacions a desenvolupar mitjançant reunions amb els regidors implicats, delegats d'empreses, empresaris i l'operador principal de transport públic a la zona. És a dir, posar de mutu acord administracions i empreses, a fi de racionalitzar els serveis de transport d'empresa i els regulars.
- Incentivar l'ús dels mitjans de transport alternatius al vehicle privat.
- Minimitzar l'accidentalitat en els viatges d'accés al treball.
- Engegar una campanya de divulgació en favor de l'ús del transport públic com a mitjà d'accés al treball.
- Establir línies de seguiment d'una política de mobilitat sostenible.

Cal diferenciar, per tant, els continguts d'aquesta guia dels *Plans de Mobilitat a Empresa*, que tan ràpidament s'han estès per Europa, provinents dels Estats Units, i que ara s'estan començant a aplicar a moltes organitzacions pròximes. Tot i que els objectius són els mateixos, el marc d'aplicació i les eines d'anàlisi a utilitzar han de ser diferents per força, atenent a la diferència d'escala entre els dos àmbits.

La present guia se centra principalment en els polígons industrials aïllats o grups de polígons ubicats a les proximitats de les ciutats, independentment del nombre de treballadors que hi constin.

EL MODEL DE MOBILITAT DELS TREBALLADORS: L'ESCENARI ACTUAL

QÜESTIONS BÀSIQUES PER A L'ACCIÓ SINDICAL

PER QUÈ CAL CANVIAR EL MODEL DE MOBILITAT DELS TREBALLADORS?

Els canvis produïts en l'estructura urbana i industrial de les ciutats han allunyat les residències dels treballadors dels centres productius, fent que el món laboral tingui una influència cada cop més gran en la gestió de la mobilitat. El paradigma d'aquesta diversificació del territori es troba en els polígons industrials, especialment en aquells que es troben fora de les ciutats, on una part important dels llocs de treball no tenen un mínim accés en transport públic. L'única alternativa que tenen molts treballadors per arribar a la feina és el cotxe.

La mobilitat doncs, no és un acte gratuït ni individual, sinó que ha anat ocupant poc a poc un espai central en el conflicte social. Les seves repercussions socials, econòmiques i ambientals fan que els seus problemes no passin desapercebuts i s'hagin d'abordar des de tots els àmbits. Més, quan la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies, és una de les exigències socials que s'estan imposant i que aniran prenent més força els propers anys.

Fins ara les administracions i les empreses havien tractat la mobilitat d'accés al lloc de treball com un aspecte exclusivament relatiu al treballador, sense intervenir, tret d'algunes ocasions, en la planificació i finançament del desplaçament.

La Llei de la Mobilitat, aprovada a Catalunya el juny de 2003, pretén produir un canvi de mentalitat respecte aquesta situació. És imprescindible que els empresaris entenguin que poden aconseguir millores de productivitat col·laborant en la promoció d'alternatives de transport més còmodes i segures, i que les administracions s'hi impliquin més directament.

Aquestes actuacions de caràcter més global impulsades en la Llei de la mobilitat s'han de recolzar des d'un punt de vista més local. Per això cada polígon industrial requereix d'actuacions puntuals i adaptades a les característiques particulars que li han anat configurant els seus protagonistes al llarg del temps.

En els últims cinc anys des de diferents administracions i organismes locals s'han impulsat i finançat estudis per potenciar el transport públic als polígons industrials. Molts d'aquests estudis presenten divergències de plantejament i resolució respecte els interessos dels treballadors, per això, des de l'acció sindical, es pretén homogeneïtzar la perspectiva d'anàlisi i dotar el personal interessat de les eines d'anàlisi apropiades.

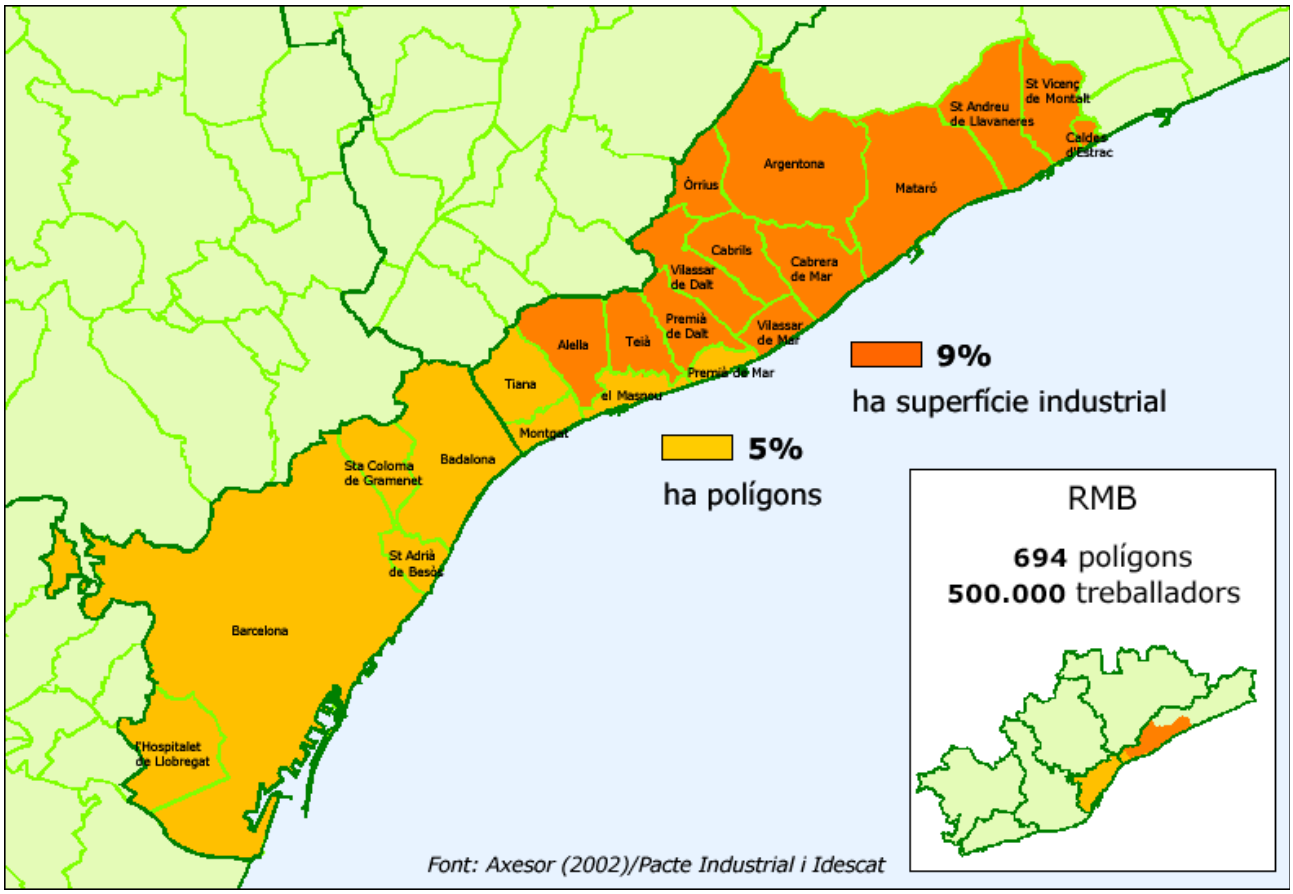
Hi ha molts àmbits de la societat que generen una mobilitat molt important i des de cada sector s'ha d'anar aportant les mesures convenients per tal que acabin convergint totes en benefici d'una accessibilitat i una mobilitat més sostenible, respectuosa amb el medi ambient i amb les persones.

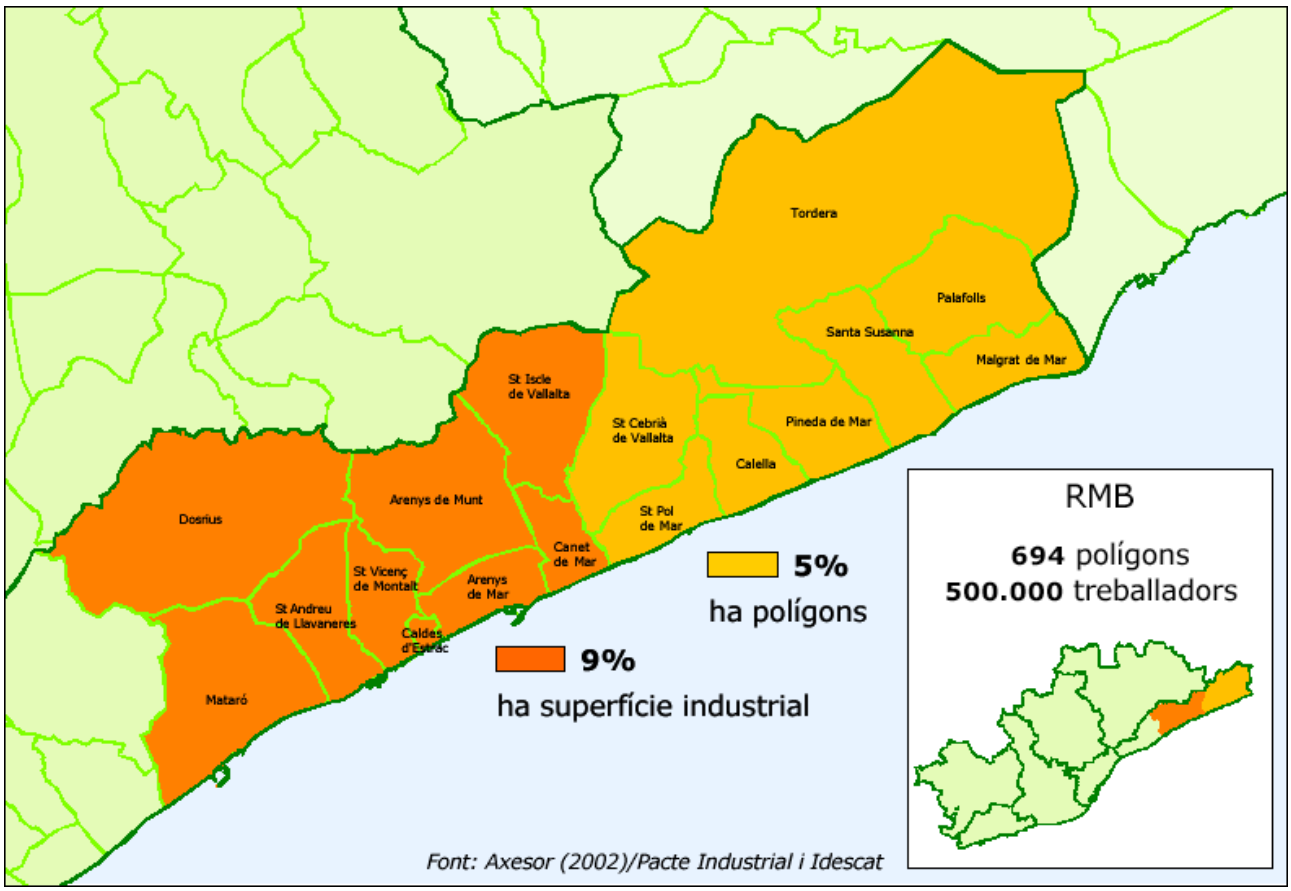
L'àmbit dels grans centres de concentració d'activitat laboral, exemplificats en els polígons industrials, és un dels que més repercussió té en els darrers anys i aquell en el qual vol centrar-se la present guia tècnica.

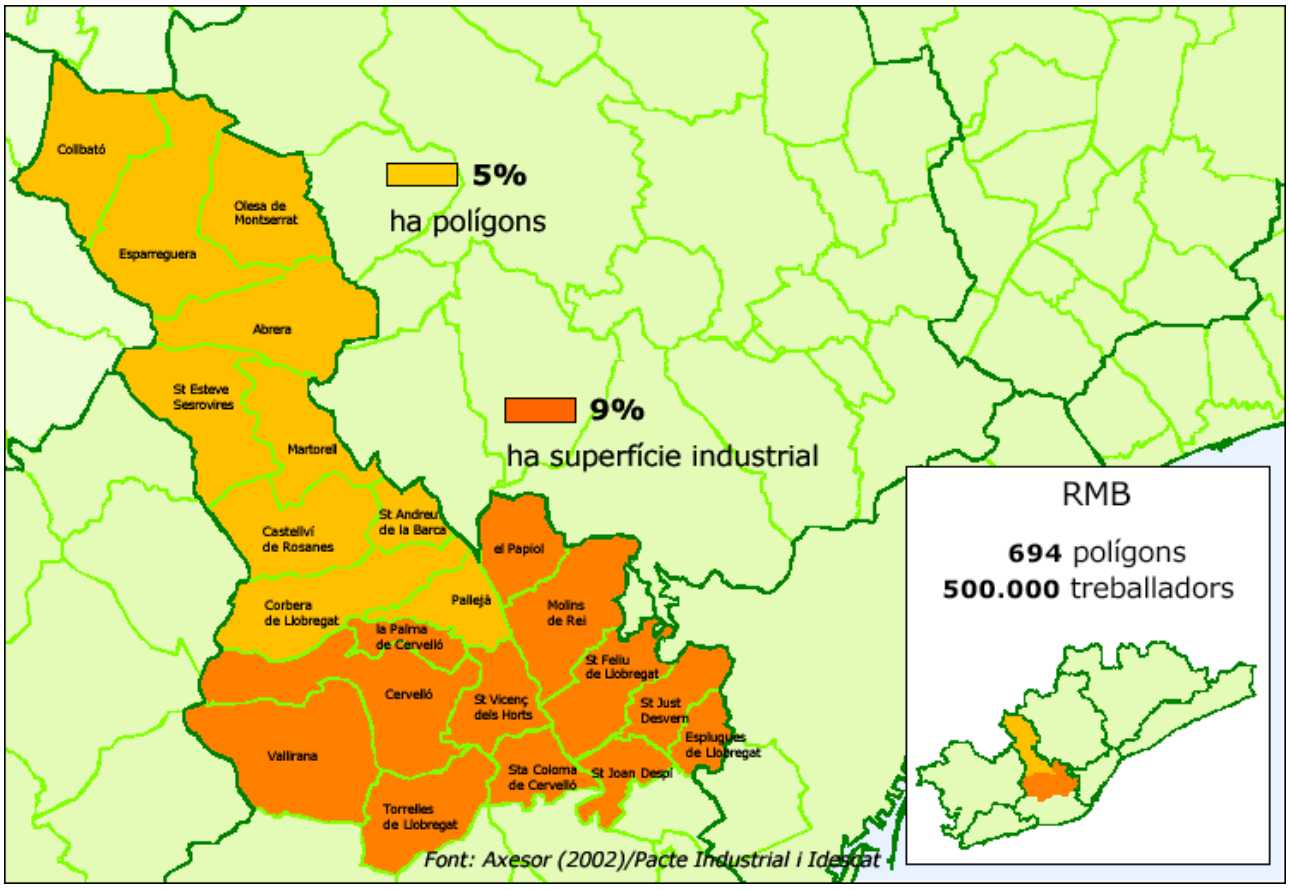
A la Regió Metropolitana de Barcelona, per exemple, la superfície total destinada als 694 polígons industrials comptabilitzats suposa el 5% del territori. En cas d'incloure-hi la superfície industrial (activitat econòmica i industrial als nuclis urbans i a prop de les carreteres) s'arriba al 9% de la superfície total.

En termes de persones, els 498.898 treballadors industrials[2], de la RMB suposen el 13,5% de la població. Suficient perquè s'hi dediquin esforços considerables per tal de resoldre la seva mobilitat.

Superfície ocupada per sòl industrial a comarques de la Regió Metropolitana de Barcelona






Collbató
Olesa de Montserrat
Esparreguera
Abrera
St Esteve Sesrovires
Martorell
Castellví de Rosanes
St Andreu de la Barca
el Papiol
Corbera de Llobregat
Pallejà
Molins de Rei
la Palma de Cervelló
St Feliu de Llobregat
Cervelló
St Vicenç dels Horts
St Just Desvern
Esplugues de Llobregat
Vallirana
Sta Coloma de Cervelló
St Joan Despí
Torrelles de Llobregat
5%
ha polígons
9%
ha superfície industrial
RMB
694 polígons
500.000 treballadors
Font: Axesor (2002)/Pacte Industrial i Ideacat

QUINS PROBLEMES SOCIALS I AMBIENTALS COMPORTA AQUEST MODEL?

La societat actual ha construït un model de desenvolupament basat en la mobilitat en vehicle privat. El creixement i la dispersió de les ciutats, les facilitats a l'hora d'accedir a la propietat d'un vehicle i la dependència de l'activitat econòmica del transport per carretera són alguns dels factors que, afegits a la potent indústria de l'automòbil, han convertit aquest enginy poc eficient (energèticament parlant) en un element omnipresent en el territori i el paisatge urbà.

El cotxe, certament, ha donat una capacitat de moviment i desplaçament que molts anys abans no es tenia, però l'augment del parc de vehicles i els impactes socials i ambientals associats al seu ús a gran escala han fet que els avantatges que comporta s'estiguin veient superats pels inconvenients. Soroll, emissions, accidents, congestió o consum d'espai i territori han esdevingut problemes ambientals i socials de primera magnitud –sobretot als nuclis urbans-, que entren en contradicció amb conceptes com comoditat, llibertat de moviment o rapidesa, els quals, a força de missatges publicitaris, s'han convertit gairebé en sinònims d'automòbil.

Aquest model s'ha vist impulsat pel procés de mundialització dels mercats, que no contempla, tanmateix, la possibilitat de posar límits al creixement. Menys encara quan la bonança econòmica dels estats depèn d'indicadors que mesuren el benestar en funció de l'augment del nombre de béns de consum de què disposa la població, com ara el cotxe.

La utilització a gran escala del vehicle privat per accedir als polígons industrials està suposant una autèntica metamorfosi en el model de mobilitat dels treballadors. Està acceptat que gairebé la meitat dels accidents de circulació són accidents laborals in itinere. Els costos socials d'aquesta forma de moure's també son importants: carreteres saturades en hores punta, baixes laborals i, en general, un lleuger descens de la productivitat, a més d'un increment de la contaminació com a conseqüència de l'ús majoritari del cotxe.

Ben segur que limitar la possibilitat dels ciutadans d'accedir a un o més vehicles privats a motor no és la solució més idònia en una economia de mercat que exigeix l'exercici de la plena llibertat de l'individu sovint per damunt del bé col·lectiu, però certament cal avançar vers un ús més racional d'aquest mitjà de desplaçament per tal de posar per davant del dret individual a tenir cotxe el dret col·lectiu de gaudir d'un entorn més saludable, i d'una mobilitat més sostenible, segura i econòmica.

PROBLEMA 1
L'externalització dels costos del transport i la mobilitat

La indústria de l'automòbil és un dels sectors industrials més importants a escala mundial, tant pel que fa al nombre de treballadors com pel seu pes dins l'economia. Aquest sector no només inclou aquelles empreses que tenen a veure amb el muntatge pròpiament dels vehicles, sinó tot el conjunt de les anomenades indústries auxiliars, que proveeixen les anteriors de tots els elements elèctrics, mecànics, etc., d'un vehicle a motor.

El cotxe és, per tant, un dels principals motors de l'economia mundial, a més d'una important font d'ingressos per als estats gràcies als impostos que graven la gasolina i la compra dels vehicles (més de1.000 milions d'€ a Europa cada any només en matèria d'adquisició de vehicles). A Europa, la indústria de l'automòbil representa el 10% de la producció industrial. Hi ha més de 9 milions de persones que hi treballen directament o indirecta, i les empreses més grans del sector facturen cada any 1,4 bilions d'€. A Catalunya, el sector "vehicles automòbils i peces de recanvi" dóna feina a 41.000 treballadors.

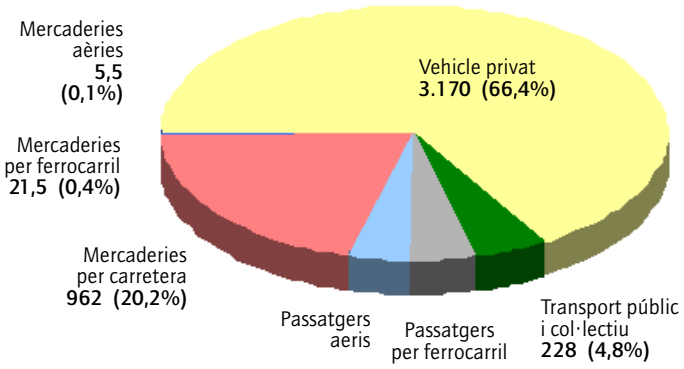
Ara bé, la utilització generalitzada de l'automòbil és també una font de despeses per als propis estats, per bé que bona part d'aquests costos s'externalitzen; és a dir, no queden reflectits en el balanç comptable

Costos econòmics, ambientals i socials relacionats amb el transport

	Econòmiques	Humanes	Ambientals
Individuals	• Costos d'operació. Els paga directament l'usuari. Suposen el 5,5% del PIB anual, uns 510 € per mes i persona[3]. Fixes o estàtics de tinença. Variables: combustible, peatge. • Assegurança. El preu mig d'una pòlissa és de 390 €. • Impost municipal de circulació. • Pàrquing en origen.	• Estrès. • Contaminació visual. • Pèrdues humanes i sofriment.	• Emissions per l'ús del vehicle. • Soroll.
Socials	• Infraestructures: construir, mantenir i vigilar. • Aparcament en destinació. • Sinistralitat.	• Dismincuió de la integració i la cohesió socials. • Sinistralitat: 180.000 €/mort i 24.000 €/ferit.	• Reciclatge del vehicle. • Residus generats en la fabricació.
Externes Despeses no suportades pels seus generadors.	• Sinistralitat.	• Mortalitat i morbilitat degut a la contaminació. • Irritabilitat pel soroll.	• Contaminació atmosfèrica. • Costos ambientals (no quantificables).

La majoria de les cel·les de la taula es refereixen a despeses que afecten al conjunt de la població, malgrat no tots els ciutadans utilitzin el vehicle privat per desplaçar-se.

Distribució dels costos del transport (milions d'€)



dels països. La contaminació atmosfèrica, el consum de recursos energètics no renovables –els combustibles fòssils-, els accidents de trànsit, les conseqüències de la contaminació i el soroll sobre la salut, el consum de territori per a la construcció i ampliació de les vies, les hores de treball perdudes en els embussos, i l'exclusió social són alguns dels impactes que no són tinguts en compte a l'hora de valorar els avantatges o inconvenients del model de mobilitat actual.

Així, més que representar un motor per al país, el balanç entre el total de despeses posa de manifest que la societat paga una factura molt elevada per l'automòbil particular. La falta de transport públic per accedir al treball representa un problema econòmic afegit important ja que els costos directes d'operació del cotxe són tres vegades més alts que els del transport públic.

Un recent estudi sobre els costos socials i ambientals del transport a Catalunya calcula totes aquestes despeses desconegudes o ignorades fins al moment en 4.240 milions d'€, el 8,7% del cost total del sistema de transport, dels quals el 66,5% correspon el vehicle privat. La conclusió final és que cada català dedica més de 500 d'€ a l'any per a pagar la factura ambiental i social del cotxe.

És a dir, el vehicle privat resulta molt car. En primer lloc per aquells qui l'utilitzen, que assumeixen les despeses de manteniment, assegurança, compra. Però també per les administracions que financien les infrastructures viàries necessàries i la resta de la societat, que es fa càrrec de la factura social i ambiental. Algunes d'aquestes despeses externes són de més fàcil quantificació (accidents que no cobreixen les asseguradores, contaminació acústica...) mentre que d'altres tenen un component molt més abstracte (pèrdua de temps o producció degut als embotellaments, stress, canvi climàtic, etc.).

El principal col·laborador d'aquesta factura són els accidents de trànsit i les seves repercussions, que con-

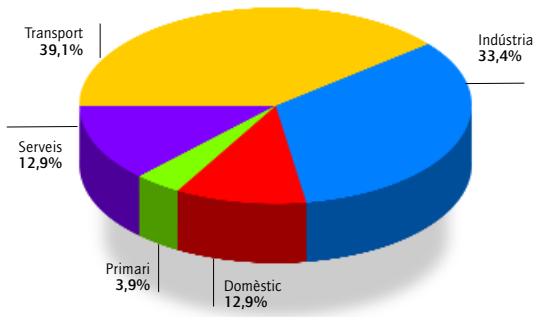
centren el 33% del cost. La mobilitat en vehicle privat resulta molt més insegura (en el sentit de seguretat viària) que en transport públic i genera uns costos molt elevats. Al marge dels costos humans i aquells directament relacionats amb els accidents, apareixen els danys relacionats amb la pèrdua de la capacitat productiva i els problemes de salut provocats per les emissions. Una bona part dels accidents de trànsit es produeixen en viatges de treball. Això comporta dies de baixa, indemnitzacions i deducció dels ingressos o consums de les persones que han resultat víctimes.

PROBLEMA 2
El consum ineficient d'energia

El transport consumeix el 40% de l'energia primària, percentatge que s'incrementa cada any un 6%. La mobilitat en vehicle a motor està, doncs, exhaurint a marxes forçades un recurs energètic no renovable, el petroli, amb l'agreujant que n'obté un rendiment insignificant.

Si s'avalua el conjunt de les activitats relacionades directament o indirectament amb la "producció de transport" –és a dir, la fabricació de vehicles, la creació i manteniment d'infrastructures, etc-, el seu pes energètic supera actualment el 50% del consum total d'energia mundial. El sector del transport presenta, a més, una escassa diversificació quant als combustibles que utilitza, ja que els derivats del petroli representen prop del 99% de totes les seves necessitats energètiques.

Consum final d'energia a Catalunya



Els desplaçaments inferiors a 8 Km. són els responsables del 30% del consum total del sector a Catalunya.

Font: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Destaca també que el 83% del consum energètic corresponent al sector del transport es produeix en la mobilitat rodada, i que més de la meitat d'aquest consum té lloc en l'àmbit urbà, degut fonamentalment a la utilització del vehicle privat en trajectes curts que podrien ser realitzats a peu o en d'altres transports alternatius més eficients. En canvi, el consum associat al transport públic representa tan sols el 2% del total.

Un cotxe amb un sol ocupant representa una despesa energètica entre 15 i 20 vegades superior a la d'un vianant. Si es deixés d'utilitzar el cotxe i la moto en distàncies inferiors als 3 quilòmetres, s'aconseguiria un estalvi energètic del 60%.

PROBLEMA 3
Les emissions i el soroll

El transport és una de les principals fonts d'emissió de gasos contaminants al món. El diòxid de carboni (CO_2), el metà (CH_4), l'òxid nitrós (N_2O), el diòxid de sofre (SO_2), el monòxid de carboni (CO), el plom, els compostos orgànics volàtils (COV), les partícules sòlides i alguns hidrocarburs (HC) són els principals compostos que la combustió de carburants d'origen fòssil -com ara la gasolina o el gasoil- allibera a l'atmosfera.

Aquest sector és el responsable d'entre el 15 i el 20% dels 6.000 milions de tones anuals d'emissions mundials de CO_2 procedents de l'activitat humana, i un 85% d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodat. Un 2% d'augment de la distància anual recorreguda en vehicle a motor comporta un augment de les emissions de CO_2 en 35.000 tones. El transport públic, en canvi, representa només el 2,1% de les emissions totals.

Les emissions degudes al transport a la Unió Europea van augmentar un 15% entre 1990 i 1998. Actualment, aquest sector és el responsable d'un 30% de les emissions totals de CO_2, i les previsions són que el percentatge s'incrementi en els propers anys. Aquestes xifres no ajuden al compliment del Protocol de Kioto, l'acord internacional subscrit l'any 1997 que pretén fer front al canvi climàtic associat a l'escalfament del planeta –l'efecte hivernacle-, i que està causat en bona part per les emissions de gasos com el CO_2.

Els desplaçaments en vehicles particulars generen quantitats més grans d'emissions per unitat de distància recorreguda que els viatges en transport públic. Malgrat que s'ha millorat molt en els darrers anys l'eficiència dels motors i la qualitat dels combustibles,

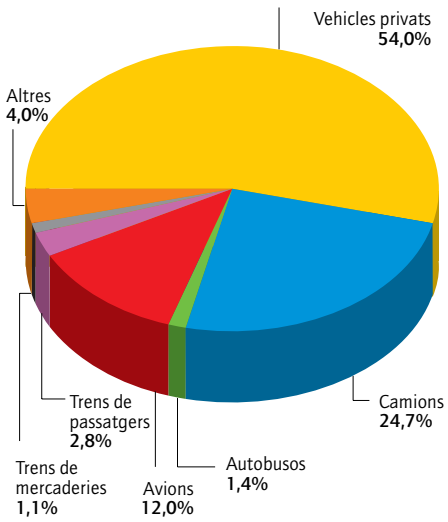
l'increment del parc de vehicles i de desplaçaments, la introducció de motors més potents i una menor ocupació dels vehicles fa que el volum d'emissions continuï augmentant.

A les ciutats, el transport és, amb diferència, la principal causa de contaminació, degut al gran nombre de vehicles que hi circulen diàriament. Les emissions dels tubs d'escapament dels vehicles a motor generen la major part de la contaminació atmosfèrica urbana i més d'una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Un altre aspecte a tenir en compte en relació amb la contaminació dels vehicles és el soroll, ja que el trànsit produeix el 80% del soroll ambiental a les zones urbanes. La contaminació acústica ocasiona efectes negatius sobre la salut com, per exemple, estrès, irritabilitat, tensió, fatiga, insomni, problemes de concentració, etc.

Un 20% de la població europea veu afectada la seva qualitat de vida pel soroll, segons dades de la Comissió Europea. Es calcula que a Espanya, més de nou milions de persones viuen sota nivells acústics superiors o iguals a 65 decibels.

Emissions de CO_2 a Catalunya procedents del transport



PROBLEMA 4
L'accidentalitat viària

Un aspecte alarmant és la creixent preocupació pel nombre d'accidents laborals i de trànsit. Tant pel cost directe que genera, com pel problema humà en si que comporta en l'entorn social i més particularment en el món laboral, fóra aconsellable estudiar les causes del problema i buscar solucions que permetin reduir les desgràcies ocasionades pels accidents en el trànsit.

Fins al moment, les administracions i les empreses han tractat, en general, la mobilitat de l'accés al lloc de treball com a un assumpte que concerneix exclusivament al treballador. Amb la sola excepció d'algunes empreses amb molts treballadors que posen a disposició d'aquests un servei regular de transport col·lectiu i altres situacions de trasllat de l'empresa a una ubicació més llunyana o amb pitjor accessibilitat a peu o en transport públic, els empresaris no solen intervenir en la planificació i finançament del desplaçament.

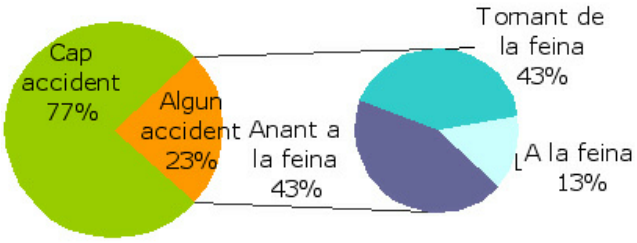
Però quan la sinistralitat laboral comença a esdevenir alarma social és necessari unir esforços entre les diferents entitats empresarials, administratives i sindicals, a la recerca d'accions conjuntes que resolguin el problema. Els empresaris han de començar a valorar els dies de baixa que també suposen els accidents de trànsit dels seus treballadors.

A alguns països europeus, a Estats Units i a Canadà ja fa uns quants anys que es treballa en aquesta línia d'actuació. Una de les màximes en les quals es fonamenten és la necessitat de reduir els quilòmetres que els treballadors-conductors realitzen cada dia en vehicle privat, com a element indiscutible de reducció dels accidents laborals.

Els accidents de trànsit ocasionen a l'any prop d'un milió de morts directes arreu del món. Suposen la desena causa de mort en totes les edats i la segona en el grup de 5 a 44 anys. Es preveu que l'any 2020 el nombre de morts superi els 2,4 milions. Les estadístiques que cada any publiquen els organismes i institucions internacionals posen de manifest que l'accidentalitat ha esdevingut un problema de difícil resolució que desborda l'actuació preventiva, educativa o dissuassòria de les administracions públiques, malgrat els esforços que s'esmercen any rera any.

A la Unió Europea, cada dia hi ha més de 120 morts en accidents de trànsit (43.000 morts a l'any), i més de 4.500 ferits de diversa consideració. Una tercera part de les morts corresponen a joves menors de 25 anys, i els

L'accidentalitat dels treballadors a Catalunya



vianants i ciclistes acostumen a ser els més afectats. La major part de morts es produeixen a la carretera, però, en canvi, és a les ciutats on es produeixen tres quartes parts dels accidents amb víctimes (un 19% són vianants). El Llibre Blanc del Transport a la Unió Europea, aprovat l'any 2001, proposa com a objectiu reduir un 50% el nombre de morts des d'ara fins l'any 2010. Segons el Llibre, correspon a les autoritats nacionals i locals adoptar les mesures proposades.

A l'Estat espanyol, cada any hi ha uns 40.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" (al voltant d'un 40% del total d'accidents), en els quals hi moren 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. L'increment del nombre d'hores i els ritmes de treball accentuen el cansament dels treballadors, fet que es reflecteix en l'augment del nombre d'accidents. Un de cada 9 accidentes laborals que són causa de baixa és de trànsit, i cal tenir en compten que el conjunt dels accidents van costar l'any 2003 96.000 milions d'€.

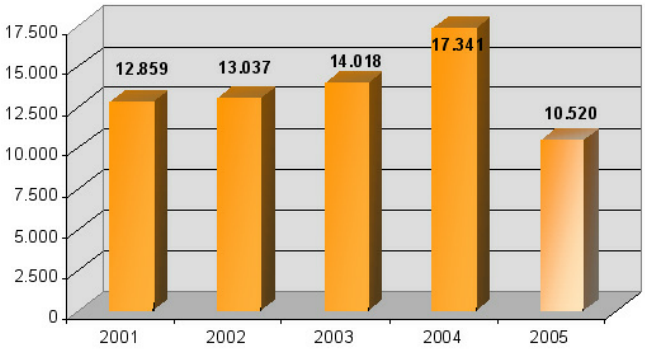
Entre 2002 i 2003, les xifres d'accidents laborals amb baixa i els sinistres mortals es van reduir, però els accidents "in itinere" van augmentar. Espanya es manté com al país de la Unió Europea amb les pitjors dades en matèria de sinistralitat: 9 accidents mortals per cada 100.000 treballadors, front als 5 de la resta de països. Com a conseqüència d'aquests sinistres, es van perdre 140 milions de jornades de treball, la qual cosa suposa un cost total de 96.000 milions d'€. Per comunitats autònomes, Catalunya va registrar el segon major nombre d'accidents mortals en jornada de treball el 2003, amb un total de 149, per darrera d'Andalusia (162).

Actualment, la mobilitat laboral no està contemplada com a factor de risc laboral amb incidència sobre la salut física o mental de les persones, sinó que igual que altres variables socials i ambientals està externalitzada del balanç comptable de la mobilitat i el transport.

La Llei General de la Seguretat Social (Reial Decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny), recull en el seu article 115 el concepte d'accident de treball. El defineix com "tota lesió corporal que el treballador pateixi a conseqüència del treball que realitzi per compte d'altri". L'esmentada norma assenyala també que tenen consideració d'accident "el que pateixi el treballador en anar o en tornar del lloc de treball". Aquests són, precisament, els que es coneixen com a accidents in itinere. La jurisprudència ha definit de manera més precisa el que es considera accident in itinere, ja que puntualitza el següent: l'accident s'ha de produir en el recorregut habitual entre el lloc de residència i el de treball, i no s'han de produir interrupcions durant aquest recorregut habitual.

Cal assenyalar que tant els accidents que es produeixen durant la jornada laboral com els accidents in itinere han de ser declarats per l'empresari, i han de quedar recollits en un registre. L'anàlisi d'aquest registre ha de permetre estimar quin és el pes dels accidents de treball relacionats amb la mobilitat al lloc de treball.

L'evolució dels accidents in itinere *a Catalunya*



Font: CCOO. Les dades de l'any 2005 estan incompletes (només fins a juliol).

PROBLEMA 6
La dispersió territorial i la pèrdua de temps

El progressiu augment de les distàncies entre els habitatges i els llocs de treball a causa de la dispersió de les ciutats i el canvi d'hàbits de la població en relació al seu lloc de residència habitual, no fan altra cosa que estimular la mobilitat en vehicle privat.

En les darreres dècades, a més, s'ha teixit una xarxa d'infrastructures viàries més i més densa en la línia de connectar-ho tot amb tot. Aquest ha estat un dels principals factors moduladors de la distribució del creixement urbà en el territori i també un dels principals definidors del model urbanístic. Aquest model dóna poques opcions a accedir a d'altres formes de mobilitat, fins al punt que les ciutats es continuen desenvolupant en funció del cotxe.

A l'hora de planificar, es dóna encara una situació paradoxal en l'actual forma de concebre la ciutat, ja que se centra en el desenvolupament d'instruments urbanístics sense articular-los amb instruments de planificació dels transports. Sovint, aquesta manca de coordinació entre urbanisme i transport a nivell de planejament es materialitza en un desenvolupament urbanístic inadequat en termes de transport, que exigeix a posteriori mesures correctores.

Aquesta dispersió territorial i les congestions viàries que es produeixen en coincidir milers de vehicles en determinades hores del dia a les entrades i sortides de les grans ciutats, fa que els treballadors perdin molt de temps per a desplaçar-se. Els embussos de trànsit han comportat una progressiva reducció de la velocitat mitjana dels vehicles fins al punt que ha arribat a ser la mateixa que la dels carros que circulaven pels carrers a principis de segle XX: uns 15 km/h.

Això fa que algunes de les millores que els treballadors aconsegueixen mitjançant la negociació col·lectiva –com, per exemple, la reducció del còmput total d'hores anuals- s'acabin perdent en temps i diners a causa dels desplaçaments habitual del lloc de residència al de treball. El temps total que es perd als estats de la Unió Europea en els embussos representa entre un 0,5 i un 1% del Producte Interior Brut (PIB).

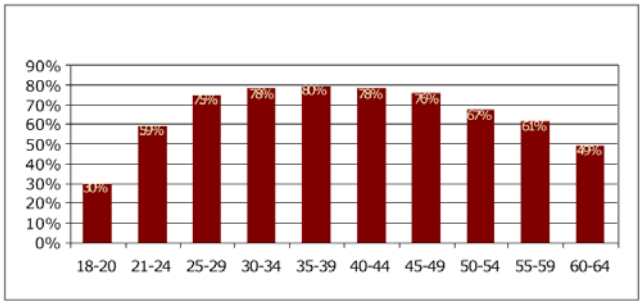
Disponibilitat de vehicles per habitatge

		Vivendes	Cap	1	>1
Espanya	milers de vehicles	13.808	3.805	6.198	3.805
	percentatge	100,0%	27,6%	44,9%	27,6%
Catalunya	milers de vehicles	2.264	643	1.000	621
	percentatge	100,0%	28,4%	44,2%	27,4%

Disponibilitat de vehicle segons persones

		Població	Cap	1	>1
Espanya	milers de vehicles	39.982	7.185	18.322	14.475
	percentatge	100,0%	18,0%	45,8%	36,2%
Catalunya	milers de vehicles	6.199	1.147	2.788	2.264
	percentatge	100,0%	18,5%	45,0%	36,5%

Possessió del permís de conduir per grups d'edat



Font: *Elaboració pròpia a partir de DGT i INE, 2003.*

PROBLEMA 7
L'exclusió social

Els canvis en l'ordenació del territori i la dispersió dels polígons industrials i centres d'activitat empresarial, han fet del cotxe gairebé l'única alternativa que tenen molts treballadors per arribar a la feina, ja que la distància entre el lloc de residència i el de treball fa que no sigui viable anar a peu o en bicicleta.

A la major part d'aquests polígons industrials –més de 200 només a la Regió Metropolitana de Barcelona–, els serveis de transport públic són també pràcticament inexistents, i els de transport de treballadors en autocars només existeixen en el cas de grans empreses, tot i que hi ha una clara tendència a la baixa pel que fa al seu ús.

La necessitat de disposar d'un vehicle privat per desplaçar-se fins a la feina, a més de comportar una despesa elevada per a l'economia domèstica, crea també desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball, ja que qui no té cotxe o carnet de conduir pot veure's abocat a haver de renunciar a un lloc de feina.

Els col·lectiu amb major risc d'exclusió laboral pel fet de no tenir cotxe o carnet de conduir són les dones, els joves i els immigrants extracomunitaris. Des del punt de vista social, la presumpció d'accés universal al treball és discriminatòria, ja que gairebé la meitat de la població adulta no té carnet.

Si aquesta realitat es porta a l'àmbit dels polígons industrials, sovint situats a la perifèria de les ciutats en indrets amb una accessibilitat en transport públic col·lectiu deficitària o inexistent, es produeixen situacions que repercuteixen de forma negativa en els beneficis socials de l'empresa: una part dels treballadors no troben treball perquè no disposen de transport públic que els portin a la seva destinació, i l'empresa no troba alguns treballadors qualificats perquè no poden accedir al seu lloc sense vehicle privat.

Les dades relatives a la província de Barcelona de l'any 2003 posen de manifest com les polítiques en infraestructures que potencien el vehicle privat són discriminatòries i poc democràtiques, en la mesura que una part important de la ciutadania no les pot utilitzar.

De tota la població amb edat per treballar (de 16 a 65 anys) el 86% disposa de carnet de conduir o llicència de ciclomotor. D'entre tots els conductors, les dones no suposen més del 39% del total. D'entrada, doncs, ja hi ha un col·lectiu del 14% dels barcelonins que no pot conduir, però això no vol dir que tots els altres disposin de cotxe. De fet, si la motorització de Barcelona és de 604 vehicles/1.000 habitants no totes les persones en disposen i, si hi ha un sol vehicle a la llar, qui l'utilitzarà?

Els joves són també un altre grup marginat quant a l'accés al vehicle privat. Alguns ja treballen abans dels 20 anys, però no és fins a arribar a la franja dels 30 - 34 anys que el percentatge de possessió del permís de conduir s'assembla al de la mitjana de l'adult. El tercer grup exclòs de l'accés al vehicle privat el constitueixen els immigrants extracomunitaris, principalment de parla no castellana (un grup que cada vegada és més present a la societat actual).

A part d'uns recursos econòmics habitualment escassos que no els permeten ni la compra ni el manteniment d'un vehicle propi, també ens trobem amb el procés d'adquisició del permís de conduir de l'Estat espanyol. Quan fa sis mesos que s'estan al país, els immigrants que ja tenien permís de conduir al seu país d'origen tenen l'obligació de tornar-se a examinar si volen continuar conduint de forma legal. Sense un coneixement regular de la llengua és molt difícil superar amb èxit l'examen teòric.

QUINS AGENTS HAN D'INTERVENIR EN EL CANVI I COM?

La implantació progressiva d'un model de mobilitat més sostenible i segur per als treballadors depèn de tots. És una responsabilitat compartida, ja que la major part de les actuacions que es poden dur a terme per avançar-hi no depenen d'un sol agent social o econòmic, sinó que s'han de dur a terme a partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors que hi estan implicats. Tot seguit es proposa un conjunt de mesures que diferents sectors i agents socials tenen al seu abast per millorar la mobilitat dels qui es desplacen al seu lloc de treball.

Què poden fer les empreses?

- Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de la mobilitat dels treballadors i en l'assumpció d'una part dels costos socials, econòmics i ambientals de les polítiques d'externalització de la producció actuals.
- Subvencionar una part del cost econòmic de la mobilitat dels treballadors en aquells casos en què la persona opti per un mitjà o un sistema de transport sostenible: *carpooling* (vehicle compartit), transport públic, bicicleta, etc. Les empreses amb una mobilitat més sostenible, segura i econòmica tenen una competitivitat més gran en termes comparatius.
- Reordenar, en la mesura del possible, els 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.
- Potenciar el transport col·lectiu d'empresa per afavorir el descans dels treballadors, estimular l'estalvi econòmic, evitar el risc d'accidents *in itinere*, etc.
- Ampliar el dret al transport públic col·lectiu de les empreses als treballadors de les subcontractades, serveis de manteniment i serveis auxiliars en general, tot establint acords amb les empreses proveïdores.
- Afavorir la implantació del *carsharing* a l'empresa, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.
- Evitar o corregir les desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball pel fet de no tenir cotxe propi o no poder-ne disposar regularment.
- Crear la figura del gestor de la mobilitat a les grans empreses i els polígons industrials que contribueixi a millorar l'accés dels treballadors en mitjans o sistemes de transport sostenibles.
- Valorar la variable mobilitat *in itinere* i l'accessibilitat al centre de treball com un factor de risc laboral, i incorporar-la en l'avaluació dels riscs de l'empresa.
- Incorporar en els contractes de treball el compromís per part de l'empresa de facilitar títols de transport al treballador a fi de fomentar la utilització del transport públic col·lectiu en substitució del vehicle privat.
- Incloure una auditoria de la mobilitat en el moment de fer els estudis per a obtenir un sistema de certificació de qualitat EMAS o ISO.
- Crear aparcaments de bicicletes, adequats i vigilats, a l'interior de les empreses.
- Aprofundir en l'estudi de la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral.
- Internalitzar els beneficis socials i econòmics que derivin de la mobilitat sostenible dels treballadors en el balanç comptable de les empreses.
- Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.
- Estudiar les relacions de cooperació entre empreses per a reduir la mobilitat obligada en vehicle privat i reduir el nombre d'accidents.

Què poden fer les administracions?

- Aprofundir en l'estudi dels accidents de treball *in itinere* i del trànsit en horari laboral, i de la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral.
- Estudiar la incidència dels factors psicosocials i de l'organització del treball en l'accidentalitat.

■ Impulsar la creació d'oficines o centres per a promoure la mobilitat sostenible i del transport públic col·lectiu en l'accés als polígons industrials o grans centres comercials i de lleure.

■ Fomentar la concertació de posicions entre empreses, sindicats i treballadors per millorar en clau sostenible la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials i grans centres comercials.

■ Impulsar el teletreball com a nova forma de desenvolupar les tasques professionals sense haver d'estar present en el centre de treball.

■ Potenciar els sectors industrials i productius relacionats amb els diferents mitjans de transport públic col·lectiu a l'objecte d'anar incrementant els llocs de treball de la mobilitat sostenible.

■ Incorporar la política de transport en l'ordenació territorial i en la planificació urbanística, tot considerant l'accés sostenible com un dret de tots els treballadors.

■ Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de mobilitat sostenible per als treballadors i en la progressiva internalització dels costos socials, econòmics i ambientals de les actuals polítiques d'externalització de la producció.

■ Fomentar la creació d'aparcaments de dissuassió a les estacions de tren o parades d'autobús perquè els treballadors que no tenen parades de transport públic col·lectiu a l'abast hi puguin deixar el cotxe i desplaçar-se còmodament i sense embussos.

■ Fomentar l'ús del vehicle compartit –*carpooling*– entre veïns, familiars, amics i companys de feina, per exemple, que visquin i treballin a prop els uns dels altres. És fonamental, en aquest sentit, realitzar un càlcul de l'estalvi econòmic i energètic que comporta aquesta pràctica, ja que és la millor manera de sensibilitzar les persones sobre els avantatges que se n'obtenen.

■ Tendir a la compactació urbanística –crear àrees multifuncionals– en lloc de la difusió –àrees monofuncionals– a fi d'escurçar distàncies entre l'habitatge, el lloc de treball i les àrees de servei. Això no ha de comportar, tanmateix, la hiperdensificació de les àrees urbanes.

■ Exigir la incorporació del cost del transport en el cost d'urbanització per tal que els promotors de polígons industrials o centres multiserveis desenvolupin les seves actuacions tot incloent-hi una xarxa de transport públic col·lectiu eficient.

■ Incorporar els plans de mobilitat en el disseny dels polígons industrials i els centres multiserveis per afavorir la utilització del transport públic o d'altres mitjans de transport alternatius al vehicle privat a motor..

■ Atorgar la llicència d'activitats només a aquelles empreses i indústries que hagin elaborat o previst un pla de mobilitat sostenible per als seus treballadors, que hagin reduït el nombre de places d'aparcament privat i que ofereixin alternatives de mobilitat als empleats.

■ Considerar els accidents de trànsit com un factor de risc laboral a l'objecte d'internalitzar els costos socials i sanitaris en el balanç econòmic dels països, i avançar en l'aspecte de considerar-los com a problema col·lectiu.

■ Donar suport tècnic als gestors de mobilitat que es vagin creant arreu del territori, especialment als polígons industrials.

■ Difondre entre les empreses aquelles experiències de mobilitat sostenible dels treballadors que siguin paradigmàtiques i que estiguin donant bons resultats.

■ Afavorir la implantació del *carsharing* a l'administració, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.

■ Incorporar els processos d'Agenda 21 local i supramunicipal per avançar cap al desenvolupament sostenible i l'accessibilitat dels treballadors als seus respectius llocs de treball, com una de les qüestions clau per avançar en la resolució dels problemes de mobilitat urbana i interurbana.

■ Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors i realitzar campanyes d'informació i sensibilització a les empreses sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.

■

Què poden fer els operadors de transport?

■ Adaptar els horaris, freqüències de pas i itineraris dels autobusos a les necessitats dels col·lectius de treballadors dels polígons industrials i zones comercials i de lleure.

■ Proposar la creació de noves línies de transport públic col·lectiu urbà i interurbà en aquelles empreses o polígons industrials allunyats de la xarxa principal de transport públic amb un nombre suficient de treballadors que permeti explotar-les.

■ Facilitar el transport de bicicletes en els mitjans de transport col·lectiu a fi d'estimular la intermodalitat transport públic-bicicleta entre els usuaris.

■ Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.

■ Organitzar plans de mobilitat sostenible en les seves pròpies empreses.

■ Afavorir la implantació del *carsharing* a l'empresa, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.

Què poden fer els treballadors?

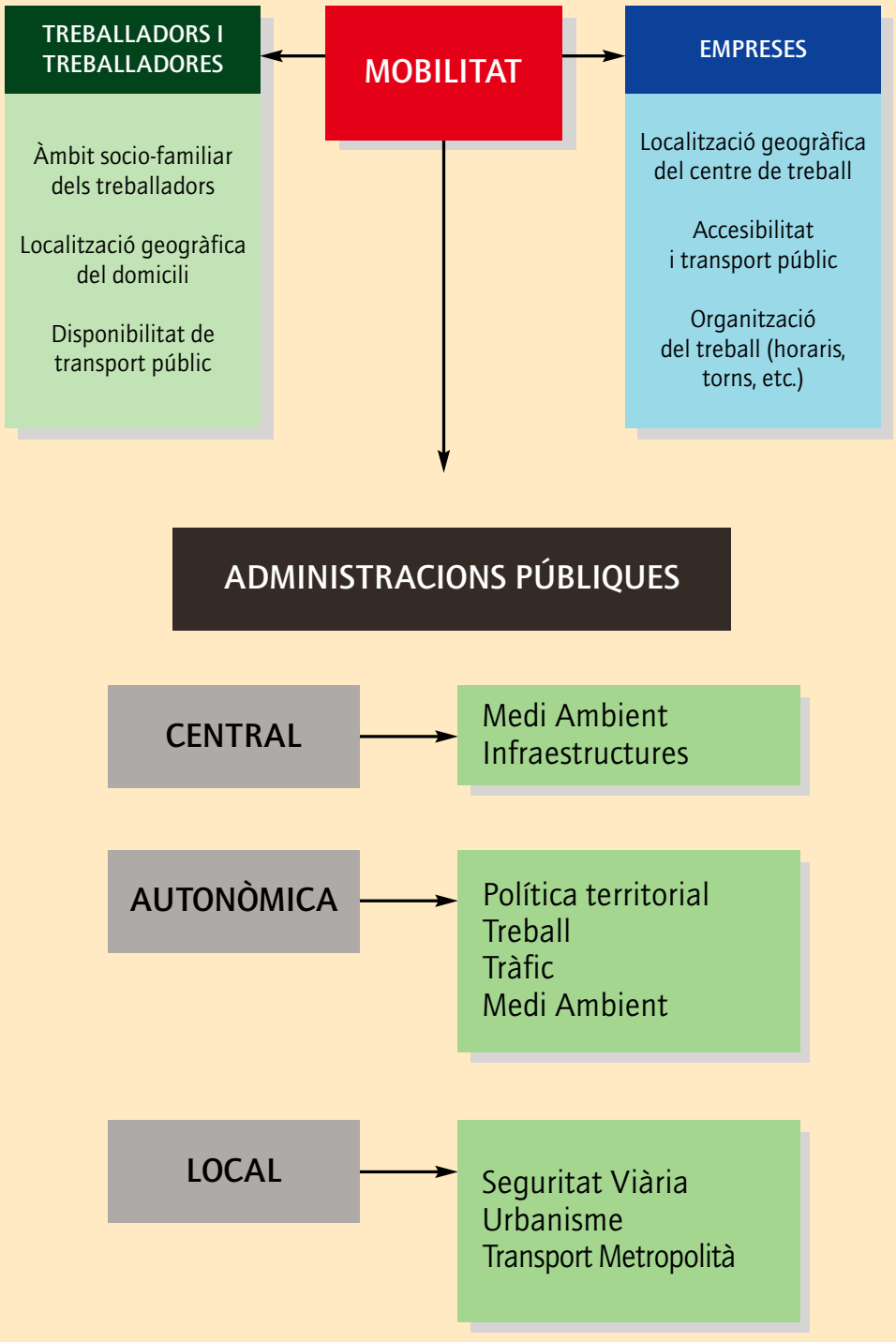
- Canviar progressivament l'actitud individual pel que fa als hàbits de mobilitat per fer un ús racional del vehicle privat i fomentar la utilització del transport públic. Un desplaçament fins al lloc de treball lliure de les càrregues psicològiques i de l'ansietat diàries produïdes per la congestió viària té importants beneficis per a la salut de les persones.
- Avaluar els costos reals de la mobilitat domèstica en vehicle privat a motor, i comparar-los amb els costos d'uns desplaçaments potencials en transport públic col·lectiu o en altres mitjans alternatius.
- Organitzar grups de persones per compartir els desplaçaments en vehicles privats a motor, a fi de reduir els costos econòmics, estalviar energia i disminuir les emissions contaminants.
- Exigir l'educació per a la mobilitat dels infants i joves des de les primeres etapes educatives a fi què coneguin els riscs associats al model de mobilitat actual, i contribueixin a avançar vers un model de mobilitat més sostenible i segur.
- Provar el servei de carsharing com a alternativa a la propietat del vehicle.

Com es pot actuar des de l'àmbit sindical?

Un dels objectius estratègics de l'acció sindical ha de ser avançar cap a una mobilitat més sostenible dels treballadors, a fi de reduir la seva dependència creixent del vehicle privat a motor i, com a conseqüència, l'exclusió social i laboral que això sovint comporta.
En aquest sentit, des de l'àmbit sindical es pot actuar...

- Incorporant l'accessibilitat al lloc de treball en les estratègies d'actuació i de negociació col·lectiva.
- Aprofundint en l'estudi dels accidents de treball in itinere i del trànsit en horari laboral que permeti actualitzar la informació i les dades estadístiques de què es disposa.
- Estudiant la incidència dels factors psicosocials i de l'organització del treball en l'accidentalitat.
- Implicant-se en l'elaboració de plans de gestió de la mobilitat dels treballadors i en l'assumpció d'una part dels costos socials, econòmics i ambientals de les actuals polítiques d'externalització de la producció.
- Incorporant la mobilitat en l'avaluació de riscos per part de les empreses, ja que molts dels accidents viaris que es produeixen tenen lloc durant les franges horàries de desplaçament als centres de treball o de retorn al domicili des de les empreses.
- Fomentant la creació d'oficines per a la promoció de transport públic col·lectiu en l'accés als centres de treball, en coordinació amb les autoritats de transport metropolità i les empreses de transport.
- Treballant coordinadament amb les administracions perquè el desenvolupament dels nous plans d'ordenació urbanística incorporin la variable mobilitat a l'hora de preveure la implantació de polígons industrials o centres multiserveis.
- Informant als treballadors sobre itineraris de baixa densitat de trànsit motoritzat que permetin els desplaçaments en bicicleta.
- Difonent les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.
- Realitzant campanyes d'informació i sensibilització a les empreses sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.
- I també afavorint la implantació del carsharing al sindicat, tant com a flota pròpia com entre els treballadors.

Factors determinants en el context de la mobilitat



Font: Secretaría de Salut Laboral de CCOO de la comarca del Barcelonès

LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS DELS CENTRES D'ACTIVITAT LABORAL

ELS PLANS DE MOBILITAT

El model d'organització del treball actual i que ha predominat fins ara ha anat allunyant els centres productius del nucli urbà, fent que les zones residencials, alhora s'anessin desplaçant cap a indrets més remots. S'ha produït, en definitiva, una descentralització i dispersió dels usos que no ha fet més que impulsar un continu creixement de l'ús i dependència de l'automòbil.

Les organitzacions, mitjançant els plans de mobilitat, tenen l'oportunitat d'incidir en aquests aspectes influint en la demanda de transport.

Un **pla de mobilitat sostenible** (o pla de gestió de la mobilitat) consisteix en un paquet de mesures impulsades normalment des de l'organització, per potenciar i animar els treballadors, clients i altres visitants a utilitzar mitjans de transport més sostenibles.

Els plans de mobilitat sostenible a empreses haurien de ser obligatoris per a totes les empreses amb més de 100 treballadors, on hi ha certa problemàtica de la mobilitat produïda, ja sigui perquè l'empresa s'ubica al centre urbà de la ciutat quan la majoria de treballadors prové de la perifèria, o bé perquè l'empresa està ubicada en un polígon industrial allunyat de l'entorn urbà i amb vidents carències quant a accessibilitat. Sigui com sigui, en qualsevol dels casos el principal objectiu és reduir la dependència del cotxe als desplaçaments quotidians des del domicili al treball. Per aconseguir-ho, el pla ha de:

- Informar els treballadors de les alternatives disponibles per accedir al treball
- Identificar oportunitats d'impulsar nous mitjans alternatius
- Promoure l'ús d'aquests mitjans alternatius
- Donar suport al personal per canviar la seva conducta i hàbits de transport
- Aportar informació sobre l'impacte i beneficis del canvi, tant per al treballador com per a l'empresari i la societat

El pla es desenvolupa en tres fases:

FASE 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 la forma d'aconseguir-ho.

FASE 2

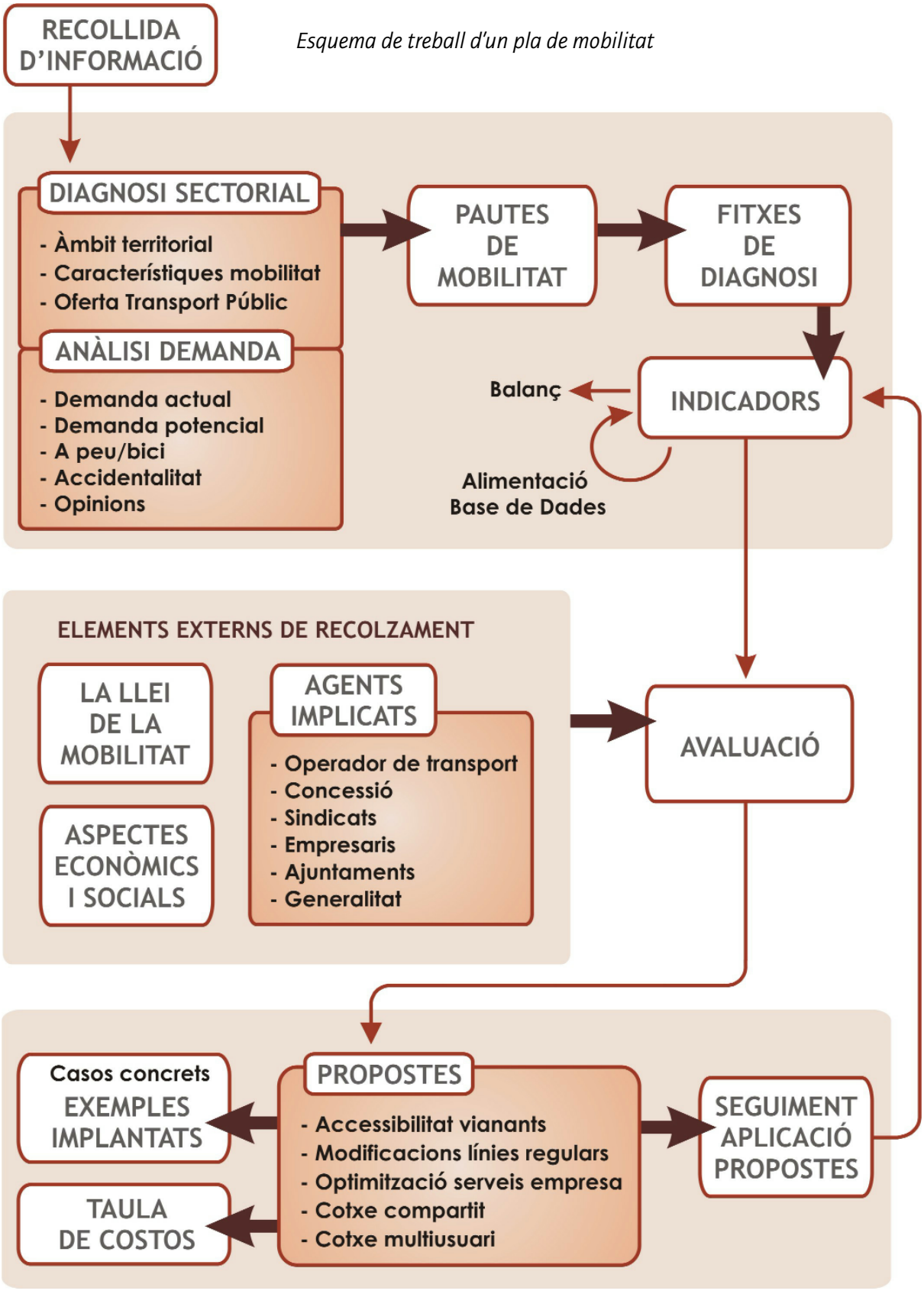
El Pla d'Acció (les propostes d'actuació): Adopció de solucions per a canviar els hàbits de mobilitat dels treballadors, i identificació dels agents implicats en el procés

FASE 3

L'avaluació (els indicadors de seguiment): Determinació dels costos i beneficis ambientals, socials i econòmics de les actuacions proposades.

Cal també una fase prèvia de preparació per a designar una persona, el gestor de la mobilitat, que disposi d'un equip de suport, coneixedor i motivat amb el valor del projecte. A les empreses petites aquesta funció la pot assumir qualsevol persona de Recursos Humans o d'un altre departament relacionat. Encara que hi hagi un gestor de mobilitat del polígon o una altra estructura per sobre de l'empresa, l'organització hauria de tenir-ne un de propi. Entre les seves funcions cal incloure la comunicació interna, la comunicació externa amb autoritats, operadors i altres empreses, la gestió dels elements físics relacionats amb la mobilitat i el seguiment del projecte

El cost que l'empresa destina a desenvolupar el pla de mobilitat dependrà de les mesures aportades. Des d'un aparcament per a bicicletes, un descompte vàlid per a línies d'autobús regular, un sistema de car-pooling per Internet o un sistema d'ordinadors preparats per al teletreball, les opcions són nombroses.



Esquema de treball d'un pla de mobilitat

FASE 1
L'ANÀLISI I LA DIAGNOSI

LA RECOLLIDA D'INFORMACIÓ I LA IDENTIFICACIÓ DELS PROBLEMES

L'elaboració d'una diagnosi sobre la situació actual és necessària per saber què ofereix l'empresa quant a la mobilitat i quines són les principals demandes.

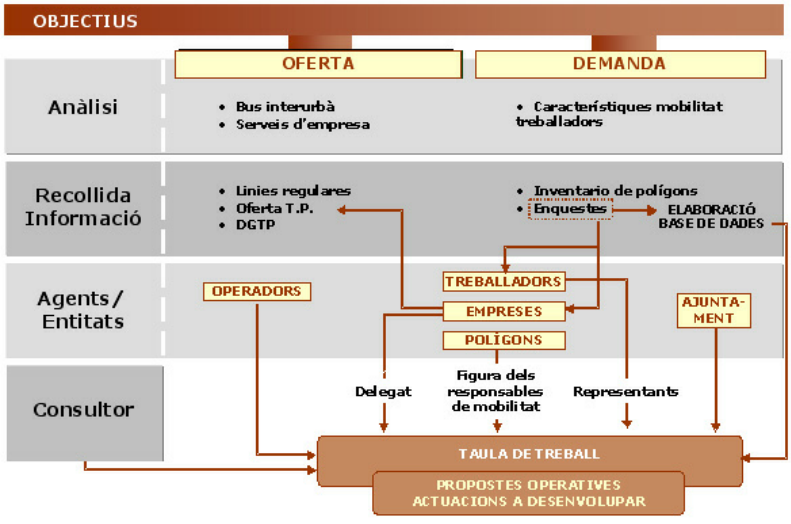
Cada centre de treball presenta unes particularitats diferents i no hi ha un model universal per aplicar a tot arreu. En tot cas, i per arribar a assolir els objectius marcats, cal posar a la balança de la mobilitat els elements claus relacionats amb el transport i les infrastructures. D'una banda, analitzant la demanda de transport, mitjançant enquestes realitzades als treballadors; de l'altra, avaluant les prestacions en l'oferta de transport actual. Una vegada realitzada l'anàlisi sectorial de la mobilitat s'aplicaran les mesures desitjables i factibles, intentant que tots els agents implicats en prenguin part.

Quan es disposa d'aquesta possibilitat, la primera aproximació a la demanda es realitza mitjançant l'Enquesta de Mobilitat Obligada. Aquesta anàlisi permet obtenir una visió global de la mobilitat al municipi i/o comarca i entendre la situació de l'empresa dintre d'aquest àmbit.

Per obtenir les dades de demanda més específiques, és a dir, les necessitats concretes de mobilitat dels treballadors se'ls distribueix un qüestionari. Les seves respostes mostraran les necessitats de mobilitat quant al treball. L'objectiu és determinar com es desenvolupa la mobilitat del personal de l'empresa i identificar els grups subjectes a possibles millores o aquells en els hàbits dels quals es pot influir o modificar.

A les empreses de menys de 500 treballadors, tot el procés del sistema d'elaboració de l'enquesta, la distribució, el seguiment i la devolució hauria de durar com a molt dos mesos. De tota manera, no cal comptar amb el 100% de respostes: amb el 50% ja es considera que ha existit una bona penetració i estadísticament se superen tots els marges d'error de manera àmplia i amb un grau de confiança molt alt. Per avaluar les actituds i motivacions potser fóra més adient desenvolupar un grup d'entrevistes completes (vegeu L'enquesta de mobilitat).

Esquema de treball en l'anàlisi d'un centre de treball



Continguts d'un treball de diagnosi de la mobilitat dels treballadors d'un centre d'activitat econòmica

1. PRESENTACIÓ. CONTEXT. EXPERIÈNCIES ANTERIORS

2. INTRODUCCIÓ. OBJECTIUS

3. DEFINICIÓ DE LA RECOLLIDA D'INFORMACIÓ
   - 3.1. Empreses a seleccionar
   - 3.2. Enquestes de mobilitat als treballadors
   - 3.3. Enquesta al responsable de cada empresa
   - 3.4. Recomptes de vehicles a la xarxa viària
   - 3.5. Puges i Baixes als autobusos
   - 3.6. Anàlisi de l'ocupació dels vehicles

4. ESTUDI DE L'OFERTA DE MOBILITAT
   - 4.1. Infraestructures
   - 4.2. Accessibilitat a peu
   - 4.3. Accessibilitat en bicicleta
   - 4.4. Oferta de transport públic
   - 4.5. Estacionament

5. ELABORACIÓ DEL BALANÇ AMBIENTAL

6. ANÀLISI DE L'ACCIDENTALITAT EN L'ACCÉS AL CENTRE DE TREBALL
   - 6.1. Metodologia d'anàlisi de l'accidentalitat
   - 6.2. L'accidentalitat a cada empresa
   - 6.3. L'accidentalitat global de les empreses

7. ESTUDI DE LA DEMANDA DE MOBILITAT
   - 7.1. Característiques de la mobilitat de l'entorn
   - 7.2. Demanda de mobilitat actual
   - 7.3. Demanda de mobilitat potencial

8. VALORACIÓ DE LES OPINIONS DELS TREBALLADORS
   - 8.1. Sobre els diferents mitjans de transport
   - 8.2. Sobre els motius d'ús
   - 8.3. Sobre possibles canvis en la forma d'accés

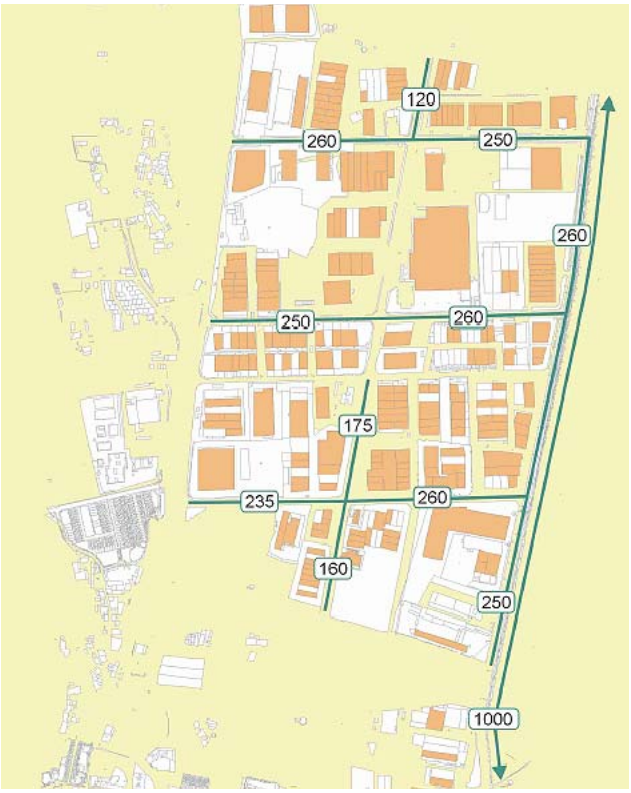
9. PLANTEJAMENT DE LES PROPOSTES OPERATIVES

El dimensionament del centre d'activitat econòmica

El primer pas per començar a entendre les característiques del polígon és el de prendre-li les mides. Els polígons industrials solen estar estructurats mitjançant llargs i amples carrers, i on les distàncies en cotxe no semblen res per al vianant poden ser molt feixugues.

Per a un usuari de transport públic, per exemple, recórrer 500 m des de la parada del bus fins a la seva destinació pot suposar un factor dissuassori per utilitzar aquest mitjà. L'altre factor a considerar de principi és la ubicació de les empreses i el nombre de treballadors en cada una d'elles.

Dimensions d'un polígon mitjà (distància m.)



L'accessibilitat dels vianants

Tot i que només l'1 % dels treballadors realitza el desplaçament complert des de l'origen fins al polígon a peu, una part important realitza els últims 5 minuts de trajecte caminant. Des de la parada de bus, des de l'estació de tren, des del lloc on ha estacionat el vehicle o des d'on l'han deixat després d'acompanyar-lo, s'ha de realitzar un últim recorregut a peu. Per aquest motiu no es poden oblidar les condicions d'accessibilitat dels vianants: Tothom és vianant en alguna part del seu itinerari.

Els accessos al polígon industrial i els itineraris des de les parades a les entrades de les empreses han de passar per voreres amples, segures i lliures d'obstacles.

Els passos de vianants han d'estar en condicions i ubicats en llocs estratègics per la seguretat del vianant.

L'oferta de transport públic

La distribució en el mode de transport utilitzat per accedir als polígons industrials trenca amb la majoria de tendències habituals.

L'aïllament de les naus fa que hi hagi molt pocs desplaçaments a peu i en bicicleta. En tots els polígons industrials el predomini del vehicle privat és

Conèixer l'oferta de transport públic és, doncs, vital per poder oferir alternatives al cotxe. L'anàlisi s'ha de centrar tant en el ferrocarril com en les línies de bus regular que circulen com a mínim tots els dies feiners. Per a cada mitjà cal considerar:

—Recorregut de les ínies de bus regular que passen pel polígon o pròximes.

- Distingir si són d'àmbit urbà o interurbà.
- Operador de transport o concessió que les gestiona.
- Horaris de la primera i última expedició.
- Ubicació de les parades i distància al polígon.
- Estat de la parada (pal o marquesina) i informació de línies.
- Nombre d'expedicions diàries.

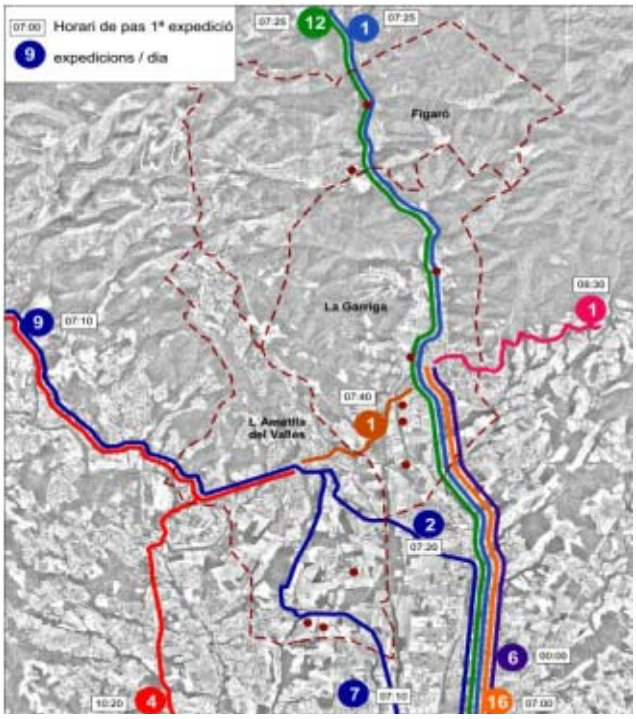
—Ubicació de l'estació de FGC o RENFE més pròxima.

- Distància al polígon industrial.
- Horaris de la primera i última expedició.
- Freqüència de pas.
- Recorregut i estacions per on passa.

És important que la informació de línies i horaris es pugui representar de forma entenedora i repartir entre els treballadors. Sovint la falta d'informació va en contra de la utilització del transport públic.

Pel que fa als serveis d'empresa l'obtenció d'un cens complert de les línies d'empresa que operen en els polígons industrials és una tasca difícil, perquè es tracta de relacions entre operadors i empreses privades. Des de la Direcció General de Transports no disposen de la informació actualitzada.

Exemple de línies de bus interurbà



Transport públic urbà i estacions de ferrocarril

Que les línies d'autobús passin pel polígon industrial no sempre significa una bona salut del transport públic. S'ha d'analitzar en quin estat es troben les parades, molt sovint abandonades, i com de respectades són.

El lloc d'estacionament

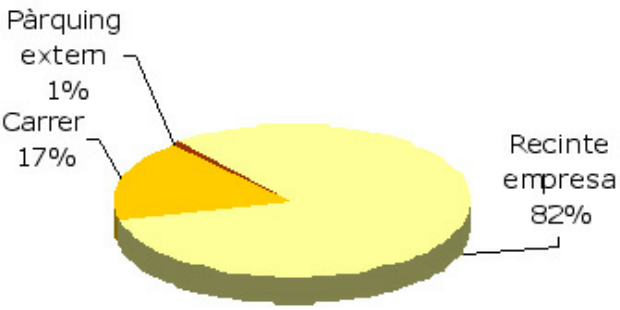
Un dels motius que beneficia l'ús del vehicle privat és l'àmplia oferta, a més de gratuïta, d'estacionament. Es plantegen situacions molt diverses segons el polígon o l'empresa de què es tracti. Les més habituals són:

- Polígon industrial que conviu amb un entorn residencial. El fet d'estar inserit en el teixit urbà permet que una gran part dels treballadors estacionin al carrer, però solen ser els casos on es produeix més dèficit de places d'aparcament, ja que les naus ni recintes no acostumen a ser molt grans.
- Polígon industrial aïllat i ben urbanitzat. Gairebé totes les empreses ofereixen places a l'interior del recinte i els amples carrers del polígon permeten l'estacionament a banda i banda.
- Polígons aïllats sense urbanitzar. La falta d'urbanització fa que tothom estacioni en els recintes o solars propis. Espai no en falta.

No existeix un estàndard de polígon. En la gran majoria l'oferta d'estacionament supera la demanda i hi ha places de sobre a la calçada, en d'altres els vehicles s'amunteguen ocupant l'espai d'altres usuaris de la via.

Exemple de distribució de l'estacionament en un polígon urbà

Exemple de distribució de l'estacionament en un polígon aïllat



L'anàlisi de la demanda de mobilitat

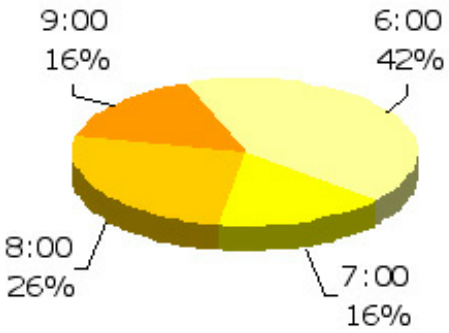
El pas previ a realitzar les propostes d'actuació és conèixer la demanda a partir de la informació sobre l'origen–destinació dels viatge dels treballadors, els horaris, el mitjà de transport, etc. Aquesta fase es pot dur a terme mitjançant el repartiment d'enquestes entre els treballadors de les diferents empreses del polígon industrial (amb l'ajut dels agents sindicals).

Per a polígons petits i empreses petites, les enquestes caldria substituir-les per entrevistes directes amb els responsables de personal/direcció de l'empresa, i amb els responsables sindicals. Per assolir un bon nivell de representació estadística un 50% d'èxit en les respostes dels treballadors és prou significatiu.

En relació, concretament, als horaris de treball, aquests acostumen ser una de les causes de les desavinences amb el transport públic, principalment pel que respecta a l'hora d'entrada a la feina. En tractar-se de fàbriques industrials que no poden aturar la producció és normal que existeixin empreses que disposen de diversos torns per cobrir les 24 hores de feina. La majoria sol realitzar els torns següents: matí, de 6.00-14.00 h; tarda, de 14.00 -22.00; i nit, de 22.00-6.00. La sortida, en canvi, es sol fer sempre de forma molt més esglaonada.

Exemple d'àmbit de residència dels treballadors

Distribució habitual dels horaris d'entrada dels treballadors a les empreses



Distribució habitual dels horaris de sortida dels treballadors

Durada aproximada del trajecte en funció del mitjà de transport utilitzat

FASE2
EL PLA D'ACCIÓ
L'ADOPCIÓ DE SOLUCIONS I LA IDENTIFICACIÓ DELS AGENTS IMPLICATS

Després d'analitzar els resultats i d'elaborar la diagnosi i l'inventari de l'entorn, es procedirà a l'elaboració de propostes. Les mesures a adoptar s'organitzen en una triple matriu on es consideren:

- àmbit (vianants, ciclistes, transport públic, estacionament...)
- pressupost necessari
- prioritat d'actuació

La figura del gestor de mobilitat fa un paper fonamental en la posada en funcionament i seguiment de les mesures, ja que en el cas més habitual que l'anàlisi provingui d'una consultora externa, aquesta es desvincularà parcialment del projecte després de definir i consensuar les ¡mesures a adoptar. Durant la fase d'implementació fóra convenient realitzar alguna taula rodona amb els agents implicats.

Per corregir l'elevada utilització del cotxe en els desplaçaments als polígons de industrials cal anar a un model de mobilitat sostenible d'accés als centres de treball. Aportar mesures perquè no sigui necessari que una empresa no accepti una persona perquè no disposa de carnet de conduir. Es pot plantejar potenciant diversos aspectes:

- prioritzar l'accés en transport públic (mitjançant incentius a treballadors i empresaris)
- potenciar els viatges en cotxe compartit
- augmentar l'oferta en transport públic
- organitzar el transport d'empresa en l'àmbit del polígon
- afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta
- restringir l'accés en vehicle privat disminuint l'oferta d'estacionament

La definició dels serveis i les infraestructures

La racionalització i/o ampliació dels serveis (línies regulars, serveis d'empresa) s'ha de plantejar des de l'òptica de la reducció de costos a tots els agents implicats. Es poden substituir els costos dels serveis d'empresa actuals traslladant-ne una part a les línies regulars.

D'altra banda, cal completar i millorar les infrastructures d'accés i mobilitat als polígons, i integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat amb el mínim impacte ambiental possible. Especialment potenciant els accessos a peu. S'han d'incloure també els costos reals de les infrastructures i del medi ambient en les polítiques i decisions d'inversió.

Cal també realizar un avantprojecte de les actuacions a dur a terme: proposta de parades, enllumenat, millores en els accessos, nova vialitat en polígons industrials i en els eixos d'accés als mateixos, etc. La definició d'uns protocols i d'unes necessitats en serveis i en infrastructures ha de perdurar en el temps i utilitzar-se com a punt de partida per a la realització de propostes, entenent-les com un procés obert, que no finalitza amb la realització del present estudi. Aquí s'avancen algunes possibles alternatives, a consensuar amb els operadors de transport i les administracions, que segueixen la línia estipulada.

La definició dels protocols

- Cal definir les actuacions per a la informació als treballadors i els protocols necessaris per impulsar el cotxe-compartit. És indispensable per a realitzar aquesta tasca aconseguir els acords necessaris entre les empreses existents a cada polígon industrial.

- S'ha d'establir la figura del responsable de mobilitat del polígon o grup de polígons. Cal definir-ne les funcions i les tasques..
- Cal fer entendre l'empresari que té una responsabilitat en la participació de fomentar una justícia social i ambiental més equitativa entre les persones i pel medi ambient. I que aquesta participació no li ha de suposar pèrdues econòmiques, sinó tot el contrari: estalvi en els costos associats al transport, reducció de necessitat d'espai d'aparcament, reducció dels índexs d'accidentalitat associats a viatges de mobilitat obligada, etc.

Els agents implicats

Una gran part de les propostes implica la intervenció de més d'un agent social o econòmic. Està clar que per a desenvolupar un projecte comú en la mobilitat sostenible dels treballadors s'ha de partir de la col·laboració i cooperació de tos els sectors implicats, amb la coordinació del gestor de la mobilitat. Per a cada un dels grups, no obstant, es pot definir un conjunt de propostes que el faci partícip i part activa del projecte comú. S'han recollit els punts més importants que cal fer arribar a cada sector.

Es proposen un seguit de reunions amb els diferents agents per impulsar totes les mesures de forma consensuada i per definir conjuntament la figura del gestor de la mobilitat. Altres reunions puntuals han de servir per desenvolupar cada una de les propostes. S'indiquen les reunions i taules de treball que s'haurien de considerar:

- Presentació pública dels resultats de l'estudi.
- Reunió amb tots els agents implicats per consensuar i abordar les propostes. Definir el gestor de la mobilitat
- Reunió amb l'operador de transport per analitzar els possibles canvis en les línies
- Reunió amb els sindicats per fer divulgar l'interès d'una nova mobilitat als polígons i explicar les millores realitzades i opcions que tenen a l'abast
- Reunió amb empresaris per mentalitzar-los sobre la problemàtica generada entorn l'abús del vehicle privat i la posició dominant que tenen per solucionar alguns dels problemes

La publicació de les actuacions

La informació és imprescindible per a què tots els treballadors coneguin les diferents ofertes en els diferents mitjans de transport. Cal elaborar un document o tríptic explicatiu de les alternatives al vehicle privat, on de forma resumida s'enumerin les següents possibilitats:

- Funcionament de la base de dades per a compartir cotxe o utilitzar el bus d'empresa. Passos a seguir per a inscriure's
- Línies d'autobús regular que passen prop del polígon (550 metres). Indicar els horari, procedències i itinerari
- Serveis llançadora des de l'estació de ferrocarril més pròxima. Horaris
- Serveis de bicicleta des de l'estació. Preus i funcionament
- Serveis d'autobús privat que s'ofereixen des de l'empresa o des del polígon

FASE3
L'AVALUACIÓ

LA DETERMINACIÓ DELS COSTOS I BENEFICIS AMBIENTALS, SOCIALS I ECONÒMICS DE LES ACTUACIONS PROPOSADES

Una vegada realitzada la diagnosi sectorial de la mobilitat i analitzats els resultats s'han de cercar una sèrie d'indicadors que siguin vàlids per a comparar els resultats amb d'altres centres de característiques similars, i realitzar actualitzacions del mateix centre en anys posteriors per veure quin efecte produeixen les mesures adoptades.

El propi gestor de mobilitat és qui ha d'encarregar-se d'elaborar l'avaluació, un o dos anys després de la implementació de les mesures. Per fer partícip del projecte a tothom cal fer públics els resultats. La difusió també inclou les fases d'inici del pla de mobilitat i de presentació de resultats.

Indicadors cat doc

LA MOBILITAT DELS TREBALLADORS DELS CENTRES DE NOVA IMPLANTACIÓ

ELS ESTUDIS DE LA DEMANDA GENERADA

Una vegada les persones adquireixen uns hàbits de mobilitat aconseguir que canviïn el seu mitjà de transport habitual resulta molt complicat.

D'aquesta resistència al canvi prové la necessitat de proveir de transport públic les zones de nova urbanització, siguin àrees industrials, residencials o comercials, i ordenar-les urbanísticament a una escala del vianant, per tal d'aconseguir en el futur un major ús del transport col·lectiu i potenciar els desplaçaments a peu o en bicicleta. Cal actuar i anticipar-se al que encara són sectors en desenvolupament, principalment si hi ha previst algun pla parcial que suposi un creixement considerable a pocs anys vista.

De moment, i fins que no s'aprovin els plans de mobilitat urbana, la llei de la mobilitat no permet aprovar cap nou projecte urbanístic que suposi una inversió superior als 25 milions d'euros. Més enllà del pressupost, però, en moltes ocasions les dimensions de l'espai i l'envergadura del projecte ja justifiquen la necessitat d'un estudi de demanda.

La implantació d'un nou centre de gran atracció laboral ha de ser, per tant, estudiada en la seva vessant d'accessibilitat i analitzar quines seran les necessitats de mobilitat de les persones que s'hi desplacin. Òbviament, tots aquests aspectes hauran de quedar resolts en la fase de planificació del la zona. Es tracta de prevenir abans que curar.

Els objectius de qualsevol estudi de demanda de la mobilitat haurien de ser:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del nou centre atractor.
- Estimar la mobilitat que generarà en dies feiners, a les hores punta d'accés i de sortida de treballadors.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments dels treballadors per una possible implicació de transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del nou sector i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.

Com a mínim l'estudi hauria de plantejar els principals capítols que es descriuen en els 3 punts següents:

FASE 1

L'ANÀLISI DE LES INFRAESTRUCTURES

FASE 2

L'ANÀLISI DELS HÀBITS DE MOBILITAT

FASE 3

L'ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA

Quant a les propostes d'actuació, es poden establir unes línies mestres d'aplicació senzilla que haurien de ser les primeres estratègies a seguir per reduir el percentatge de treballadors que accedeixen al polígon en vehicle privat i per garantir l'accessibilitat al polígon a tota la població. Les propostes, que s'agrupen en dos grans blocs, es poden veure desenvolupades en l'apartat de propostes (LINK), i se centrarien en la millora de l'oferta de transport públic, i el foment del cotxe compartit i el transport d'empresa.

FASE 1
L'ANÀLISI DE LES INFRAESTRUCTURES

Situar l'emplaçament de la nova zona dintre del terme municipal i en el marc de referència que conforma amb els municipis de l'entorn immediat. Cal conèixer entre quins usos es distribueix la superfície total, ja que per a cada ús se'n deriven potencials de demanda molt diferents. Com a exemple, a la taula següent es mostra la superfície d'un pla dividit en dos subsectors.

Exemple de distribució de la superfície en un polígon industrial

Activitat	Sector 1 (m^2)	Sector 2 (m^2)	Total (m^2)
Sòl d'ús industrial	89.579	100.392	189.971
Equipaments	-	16.172	16.172
Espais lliures	23.225	38.546	61.771
Vials	26.015	25.993	52.008
Domini Públic Hidràulic	-	2.294	2.294
TOTAL (m^2)	**138.819**	**183.397**	**322.216**

Els polígons industrials s'acostumen a ubicar a les afores dels nuclis urbans, on les vies d'accés solen ser carreteres no aptes per a vianants. Si la distància al nucli urbà és raonable per a fer-la caminant s'ha de procurar que les condicions de la via així ho permetin. La falta d'una vorera espaiosa i segura que es mostra a la fotografia pot dissuadir persones d'anar caminant al polígon.

Un altre factor a tenir en compte és la demanda de trànsit actual a les carreteres d'accés, és a dir, el nombre de vehicles que hi circulen, que determina el risc de la via a patir un accident i el temps d'accés en cas que vagi prou saturada. I per l'últim, l'oferta de transport públic actual determinarà en gran mesura les actuacions a seguir.

Exemple d'accés a un polígon industrial

FASE2
L'ANÀLISI DELS HÀBITS DE MOBILITAT

La mobilitat obligada és aquella que es produeix des del domicili per motius de feina i/o estudis, considerant solament el primer viatge que es realitza al dia. Quan s'analitza la mobilitat territorial, l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) proporciona una informació molt valuosa per la importància que tenen aquests tipus de desplaçaments sobre el total de la mobilitat a les hores punta.

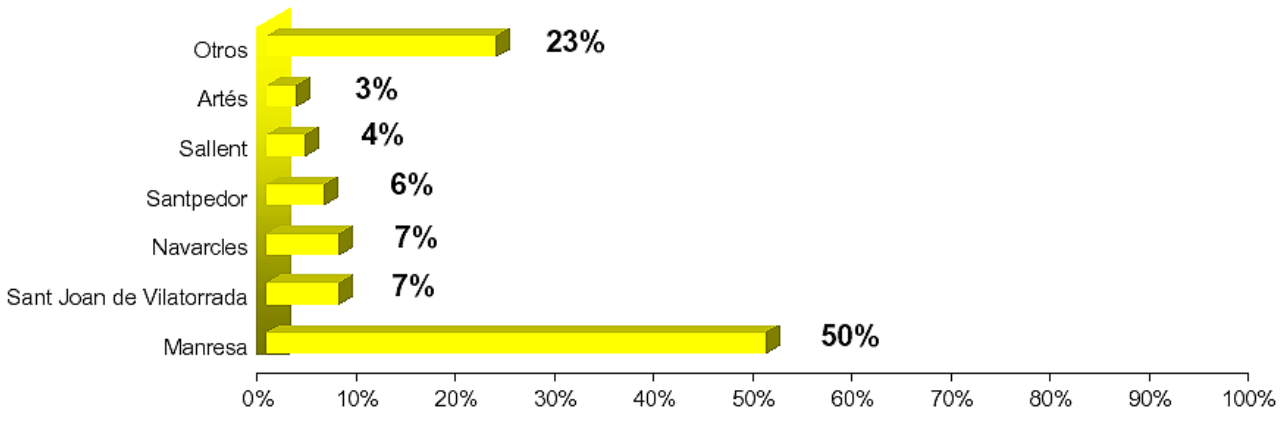
Tot i que aquests desplaçaments només representen una part del total de la mobilitat generada constitueixen una bona base analítica, ja que la informació obtinguda a través d'una enquesta censal té una amplitud difícilment comparable a la d'altres tipus d'enquestes.

L'Enquesta de Mobilitat Obligada permet determinar els fluxos de desplaçaments més remarcables en la mobilitat intermunicipal i les correspondències més fortes que s'estableixen entre els diferents punts del territori. La distribució modal d'accés al polígon dependrà de l'oferta de transport públic que hi hagi, però les pautes de mobilitat actuals que es donen al municipi poden donar una idea de quins són els mitjans de transport més emprats.

D'altra banda, l'anàlisi de les procedències dels treballadors que es desplacen cada dia al municipi on s'ha d'instal·lar el nou polígon industrial, donarà, si no es tracta d'empreses molt especials les que s'hi instal·laran, una distribució semblant.

Els resultats obtinguts poden ajudar a definir la creació d'una línia d'autobús entre el polígon i els municipis que es preveu aportin més nombre de treballadors. Així, en l'exemple del gràfic de procedències s'observa com la meitat de la gent prové de la ciutat de Manresa. Si es manté aquesta distribució en el nou polígon caldrà plantejar la creació d'una línia de bus.

Principals procedències dels desplaçaments atrets en un polígon industrial del Bages



FASE3
L'ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA

Determinar el nombre total de treballadors que es concentraran al nou polígon industrial és l'objectiu principal de l'estudi de demanda. Per a cada cas, però, la informació de la què es disposa és diferent.

- Els casos més favorables són aquells en què ja es coneixen les empreses que s'ubicaran a la zona perquè s'hi traslladen des d'una altra ubicació. En aquests casos, les pròpies empreses han d'actuar per conveni, i en funció de la distància respecte l'anterior ubicació hauran de compensar els treballadors o bé amb un augment de nòmina o bé subministrant serveis de transport.
- Sigui com sigui, és una oportunitat per a negociar de forma col·lectiva i no abandonar la sort de la mobilitat dels treballadors als designis de cada empresa en particular.
- En d'altres casos es coneixen el nombre d'empreses que vindran al polígon però no el nombre de treballadors que tindran. Es realitza aleshores una estimació de la demanda a partir de la informació obtinguda d'altres estudis similars i del coneixement de la realitat, contrastant-ho amb la superfície destinada. En funció del tipus de funció, com mostra la taula següent, s'ha d'optar per aplicar unes o altres ràtios.

Els fluxos d'accés i de sortida al nou polígon no seran constants al llarg del dia. Hi haurà períodes determinats en què la demanda serà superior a l'habitual que requeriran una capacitat viària superior a la projectada. Es considera que la demanda màxima es produirà a primera hora del matí dels dies feiners, tal i com succeeix a polígons similars. Respecte de la sortida de vehicles dels polígons per la tarda, es produeix d'una forma més laminada, amb menors intensitats horàries que l'hora punta del matí.

Els criteris contemplats als càlculs d'intensitats de trànsit en hora punta del matí són els següents:

- El trànsit en hora punta matí és el 10% de la IMD (Intensitat Mitja Diària en un dia feiner)
- El 75% dels treballadors acostuma a entrar entre les 6 i les 9 hores del matí. L'hora punta, diferent a cada polígon, concentra el 40% dels treballadors.

Segons la distribució modal que s'hagi estimat s'aplicaran els càlculs corresponents per saber el total de persones que arribaran en autobús i els que ho faran en vehicle. Per conèixer el nombre de vehicles, s'aplica una ràtio de 1,2 persones/vehicle.

Ràtios d'atracció d'àrees d'activitat industrial

Persones dia/100 m²	
Petites empreses d'indústria	2 pers./100 m²
Mitjanes empreses d'indústria	5 pers./100 m²
Mitjanes empreses noves tecnologies	8 pers./100 m²
Grans empreses d'indústria	7 pers./100 m²
Grans empreses noves tecnologies	10 pers./100 m²
Empreses de logística i emmagatzematge	1 pers./100 m²
Equipaments i serveis	7 pers./100 m²

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

PROPOSTA 1: Definir l'àrea ambiental industrials

PROPOSTA 2: Compartir el cotxe

PROPOSTA 3: Crear el Consell i el Gestor de mobilitat

PROPOSTA 4: Fomentar la mobilitat a peu

PROPOSTA 5: Fomentar l'accessibilitat en bicicleta

PROPOSTA 6: Potenciar el transport públic col·lectiu regular

PROPOSTA 7: Implantar sistemes-llançadora entre les estacions de tren i les empreses

PROPOSTA 8: Fomentar el transport públic d'empresa

PROPOSTA 9: Gestionar de forma sostenible l'aparcament

PROPOSTA 10: Oferir serveis externs als treballadors

PROPOSTA 11: Sol·licitar subvencions i canvis en la fiscalitat

El cost orientatiu de les propostes d'actuació

PROPOSTA 1
DEFINIR L'ÀREA AMBIENTAL INDUSTRIAL

La reducció del nombre de vehicles als polígons industrials és una condició necessària per a la millora de l'accessibilitat de vianants i de ciclistes. Fa falta, per tant, una discriminació positiva cap a aquests modes alternatius, en forma de penalització de l'automòbil, tant des del camp econòmic com des de la pròpia regulació de la circulació i de l'estacionament. Es tracta de suprimir els privilegis i posicions dominants que romanen a favor de la mobilitat motoritzada en l'administració de l'espai, establint noves jerarquies del viari urbà, que permetin recuperar l'habitabilitat urbana. No s'ha de negar l'ús raonable del cotxe, però sí recuperar el sentit d'urbanitat perdut, una vida de carrer que permet la relació entre les persones

La creació de nous conceptes de planificació integrada i sostenible han de formar nous sistemes de regulació més equilibrada, on vianants i vehicles motoritzats puguin conviure equitativament. No s'han d'entendre aquests plantejaments com un pas enrere, un exercici nostàlgic d'anti-modernitat, sinó tot al contrari, és una aposta i una inversió de futur que ha de repercutir, en el medi ambient evidentment, però també en la concepció de les persones respecte la mobilitat, els transports i l'entorn urbà.

El concepte d'àrea ambiental pretén establir una diferenciació en l'ús de l'espai públic conjugada amb una jerarquització del viari, de manera que l'accessibilitat a alguns dels carrers o àrees estigui condicionada a la formulació del concepte de capacitat ambiental.

Els carrers no poder ésser valorats i classificats exclusivament en funció de la capacitat per absorbir fluxos de trànsit, sinó que cal tenir també en compte la capacitat ambiental, és a dir, l'ús que en fa la resta d'usuaris (vianants i/o veïns) i el nombre, tipus i velocitats màximes dels vehicles compatibles amb certs nivells establerts de qualitat ambiental (mesurats a partir de paràmetres com el soroll i la contaminació atmosfèrica).

La gestió i definició de les àrees ambientals s'ha de dur a terme mitjançant la creació d'àrees o cèl·lules destinades a dissuadir, controlar i gestionar tot tipus de mobilitat, aplicant-hi un catàleg de diverses actuacions d'acord amb el tipus d'àrea ambiental en què es plantegin aquestes. L'àmbit a cobrir per les àrees ambientals és variable i sempre ha d'abraçar barris o zones amb entitat específica pròpia, una d'elles, òbviament, són els polígons industrials.

Les àrees industrials són àmbits definits que presenten problemàtiques específiques: trànsit de vehicles de gran tonatge i vehicles comercials, mobilitat en una franja horària laboral acotada, i agitació de càrrega i descàrrega amb un elevat grau de contaminació acústica i atmosfèrica. Els eixos que componen aquestes àrees solen suportar una variada tipologia de mobilitat, fet pel qual el programa d'actuacions s'ha d'adaptar a cada un dels usuaris.

Resulta una mala política assumir que les zones industrials, pròximes o fronteres en moltes ocasions a les àrees residencials, tenen un paisatge gris, sorollós, sense senyalitzacions viàries, i no fer res en conseqüència, ja que s'ordenen per sí mateixes. Cal adoptar mesures per combatre l'aïllament i degradació de la zona:

- Control d'emissions acústiques i contaminants
- Programa de millores en l'arbrat de la zona
- Introducció d'alguns serveis a la zona, compatibles amb els horaris dels treballadors
- Programa de localització de zones d'aparcament per a vehicles de gran tonatge

Però sobretot cal establir una jerarquia d'usos de la xarxa viària.

- Les vies d'accés al polígon industrial, sovint carreteres de la xarxa bàsica o de la xarxa comarcal, han de tenir un tractament de travessia on la velocitat quedi regulada i s'adverteixi de l'entrada i sortida de camions.
- Les vies internes al polígon han de seguir un tractament de Zona 30, on la velocitat estigui limitada a 30 km/h, i hi hagi un estricte control de l'indisciplina en l'estacionament. (Veure capítol d'Accessibilitat a peu per les mesures puntuals a aplicar).

Jerarquització del viari en una àrea industrial

Situació ideal de gestió de les vies internes a un polígon industrial

PROPOSTA 2
COMPARTIR EL COTXE

El Cotxe Compartit o *carpooling* és una mesura que consisteix fonamentalment en optimitzar l'ús del cotxe. No s'està parlant en cap cas d'eliminar els vehicles ni de penalitzar-los de cap manera, només de fer-ne un ús més racional en benefici de tots.

L'ocupació mitjana dels cotxes que arriben als polígons industrials és de 1,2 persones. És a dir, per portar 100 treballadors a la feina s'empren 84 vehicles. Si a cada vehicle hi anessin una mitjana de 3 persones, amb només 34 vehicles es portarien els mateixos treballadors, amb l'estalvi que això comporta a molts nivells:

Els avantatges que s'obtenen repercuteixen tant en els treballadors com en les empreses i el conjunt de la societat. El cotxe compartit redueix significativament la despesa econòmica que representa anar cada dia a la feina en cotxe, dóna la possibilitat de no conduir i anar més relaxat, evita els impactes ambientals associats a les emissions de diòxid de carboni i altres compostos i disminueix el risc de patir accidents entre els usuaris de la via en disminuir el nombre de vehicles que circulen..

D'altra banda, moltes empreses destinen una part del terreny de què disposen a l'estacionament dels vehicles dels empleats, per la qual cosa la reducció de l'oferta de lliure estacionament potencia altres ofertes de mobilitat. Des de l'Administració o l'empresa es podrien oferir algunes compensacions econòmiques que afavoreixin l'ús del cotxe compartit.

Consideracions per a implantar el cotxe compartit

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet. Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant, i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, conductor.
- Característiques del vehicle.
- Empresa i horari d'entrada o sortida, en hores i minuts.

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit, el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho en el menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Hi ha tres maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de cotxe compartit.

- Des de l'Ajuntament
- Des de l'àmbit de l'empresa
- Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos no es requereix més que inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.
- Realització una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

El cotxe compartit des de l'ajuntament

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org, amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser: Per anar a treballar, Per anar a la universitat i Per anar de viatge.

Actualment, hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresaril Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes, ja que si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

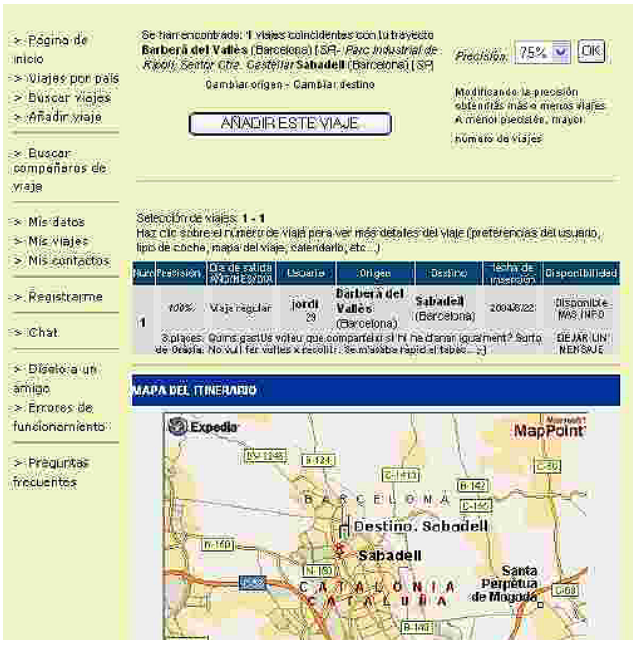
En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

Pàgina principal de www.compartir.org

Pàgina de recerca del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Font: www.compartir.org

Pàgina de contacte d'un municipi



Font: www.compartir.org

El cotxe compartit a l'empresa

Englobades dintre dels Plans de mobilitat a les empreses les propostes de Compartir Cotxe s'han consolidat com les més vàlides i les que han recollit més èxits en termes de disminució de l'ús del vehicle privat.

A diferència de l'anterior pràctica, realitzada des d'una font pública com són els ajuntaments, la implantació d'un servei de car pooling des de l'empresa ofereix més avantatges per als treballadors i per a les empreses dels polígons industrials, ja que:

- En comptes d'utilitzar Internet es pot realitzar a través de la Intranet de l'empresa.
- Permet treballar en un àmbit restringit, on les garanties de seguretat estan molt més cobertes.
- Permet a l'empresa incorporar el car pooling com un aspecte més de llur pla de mobilitat, i interrelacionar-lo amb d'altres mesures.
- Permet incentivar des de l'empresa els treballadors que utilitzin el cotxe compartit amb diferents mesures.

Entre les empreses que han desenvolupat pràctiques de cotxe compartit amb resultats més positius destaquen:

- Nestlé (1.600 treballadors). Noisel, França. Després d'un any s'havien registrat al projectes 550 treballadors, dels quals 125 van esdevenir en compartidors de cotxe habituals.
- Basf (53.000 treballadors). Ludwigshafen, Alemanya. En 7 anys van passar dels 50 cotxes que arribaven a l'empresa amb 3 ocupants als 1.300 que ho feien l'any 1996. Aquesta davallada de 2.600 vehicles per dia va afavorir que els accidents in itinere disminuïssin en un 44% en només 3 anys.

El cotxe compartit al polígon industrial

La pràctica del carpooling es realitza majoritàriament només entre companys d'una mateixa empresa. Però s'ha de pensar en un projecte que ofereixi possibilitats de compartir vehicle dintre d'un àmbit molt més extens com és el del polígon industrial.

Un dels grans problemes dels polígons industrials són els aspectes de gestió i l'organització comuns. Com que cada empresa funciona de manera aïllada, sense elaborar accions conjuntes amb les empreses veïnes o del mateix polígon les possibilitats de trobar algú amb itineraris i horaris similars queda reduïda dràsticament.

La individualitat, la poca sensibilitat col·lectiva, el desconeixement de les necessitats de transport dels companys o senzillament les presses matutines, impedeixen que el fet de compartir vehicle s'hagi estès tant com fóra desitjable. Per això es necessita que un consorci d'empreses, dintre de cada polígon o grup de polígons, i amb l'ajuda d'enllaços sindicals, creï un servei a través d'una xarxa informàtica.

S'ha de plantejar la creació d'una base de dades que impliqui totes les empreses i treballadors del polígon industrial, i que es podria utilitzar per gestionar tant el cotxe compartit com els serveis d'empresa. Quantes més empreses s'incloguin en la base de dades és obvi que augmenten les possibilitats de trobar algú amb coincidències d'horaris, procedències i hàbits.

Tècnicament s'ha de confeccionar un sistema interactiu aplicable al cas dels polígons industrials. Es tracta d'un programa en forma de Web que permet crear bases de dades per facilitar el contacte entre treballadors. A través d'un kit de registre en la web del polígon (en cas que existeixi) el personal pot accedir al mòdul específic des de qualsevol ordenador.

Només tenen accés a la pàgina els treballadors d'empreses ubicades en el polígon, prèvia assignació d'un Identificador d'Usuari i una clau d'accés. Els usuaris no tenen accés a les dades particulars dels altres participants, tret d'aquelles que defineixen les característiques dels criteris de recerca (edat, fumador, sexe...).

També es pot plantejar des de la web la coordinació dels serveis d'empresa que puguin existir dintre del polígon. Prèviament caldria crear una taula de negociacions entre l'empresa o empreses implicades i la concessionària del servei.

Pàgina de recerca per a un polígon industrial concret

Font: Intra, SL

PROPOSTA 3
CREAR EL CONSELL I EL GESTOR DE MOBILITAT

El principal problema amb què es troben els polígons a l'hora de gestionar l'accessibilitat i la mobilitat és la falta d'un ens regulador i coordinador que reculli totes les problemàtiques existents i actuï de manera integral per a trobar-hi solucions. Fins al moment, cada polígon, i dintre d'aquest cada empresa, actua de forma aïllada per solucionar els propis problemes, a més, per a les administracions (habitualment els ajuntaments) solen ser uns espais bastant abandonats.

El gestor de mobilitat s'ha d'entendre doncs, com una figura comú per a totes les empreses del polígon, que s'encarrega de coordinar tots aquells aspectes relacionats amb el transport i la mobilitat. En ocasions es poden aprofitar altres estructures de coordinació ja existents, en d'altres pot ser algú d'una empresa amb molts treballadors que ja està assumint funcions similars. La figura del gestor és clau per a poder desenvolupar totes les millores en mobilitat que es puguin considerar, evitant la dispersió fins ara imperant.

Els objectius principals que han de guiar l'actuació del gestor són:

- Crear una comissió de seguiment de la situació del transport en el polígon amb la participació d'empresaris, sindicats i ajuntaments.
- Definir les obligacions de facilitar dades del transport per part de les empreses.
- Garantir una mobilitat més segura i sostenible.
- Planificar un sistema de finançament per tal de respondre a les necessitats ocasionades en pro de millores per a la mobilitat.
- Abordar la possibilitat d'autocars de portes obertes per a tots els treballadors del polígon.
- Trobar l'equilibri entre l'oferta de transport públic i l'oferta d'estacionament.
- Equilibrar las subvencions destinades a transport públic i privat (aparcament).
- Abaratir el preu del transport públic en el polígon (finançament en part des de l'empresa).
- Instal·lar un sistema de concertació de cotxe compartit en el polígon.

Les funcions del Gestor de la Mobilitat

Las tasques del gestor s'agrupen en 3 grans blocs, amb el clar objectiu de coordinar les necessitats de mobilitat a tot el polígon.

1) Conèixer l'oferta de transport públic:

- Recollida d'informació sobre l'oferta de transport entre les diferents empreses (horaris, itineraris...).
- Coneixement de les línies regulars (horaris, freqüències de pas, itineraris...) que circulen per dintre o prop del polígon.
- Relació directa amb els operadors de transport regular que operen a la zona d'influència.
- Inventari de la xarxa viària (calçada i voreres) del polígon per tal de realitzar un desplaçament segur des de la parada a l'empresa.

2) Conèixer les necessitats de desplaçament dels treballadors:

- Elaboració d'un qüestionari de mobilitat a distribuir entre els treballadors, on es valorin els serveis existents i es demanin els necessaris.
- Elaboració d'una base de dades de treballadors que reculli la necessitat de transport col·lectiu a cada empresa (a partir de la informació del qüestionari).
- Recollida d'informació de treballadors que practiquen el Cotxe compartit i tenen la voluntat d'ampliar la pràctica a més companys.
- Coneixement del possible ús de la bicicleta entre els treballadors.
- Recollida d'informació sobre necessitats d'oferta viària d'accés al polígon per a vianants.

3) Elaborar propostes:

- Millores en el transport públic regular (bus i ferrocarril).
- Autobusos llançadores des de les estacions de tren.
- Canvis en els serveis d'autocars d'empresa, amb l'objectiu de racionalitzar recursos.

- Millores en el disseny de les infrastructures viàries, que incloguin la preocupació per la seguretat dels vianants
- Controlar i limitar l'oferta de places d'estacionament al carrer.
- Elaboració de fulls informatius amb tota l'oferta de transport existent al polígon.
- Posda en pràctica d'un sistema informàtic de contactes de cotxe compartit.

Moltes de les atribucions i de les tasques que s'han citat per al gestor de la mobilitat ja s'aborden en altres apratatsi. La feina del gestor, però, ha de ser contínua, adaptant-se als canvis (noves empreses, desaparició d'una línia, etc...) en tot moment.

Si se li dona finançament des de totes les empreses (proporcionalment al nombre de treballadors o als m^2, per exemple) les despeses de manteniment del gestor són relativament mínimes, i amb una jornada de dedicació exclusiva es podria dedicar a realitzar altres tasques de gestió i coordinació del polígon.

L'Oficina d'informació de serveis de mobilitat

Totes les tasques que desenvolupi el gestor de la mobilitat han de tenir una sortida als treballadors de manera que es facin públiques i notòries. La feina del gestor no es pot quedar en un ordenador ni amuntegada sobre una taula, sinó que s'ha de transmetre contínuament, s'ha de vetllar perquè els treballadors del polígon coneguin sempre, de primera mà i amb el menor temps de demora, les noves que afecten el seu entorn i llur forma de desplaçar-se.

Per tal que no sigui el treballador qui hagi d'anar a buscar la informació, sinó que sigui la informació qui arribi de forma ràpida a tos els empleats del polígon, ha d'entrar en funcionament una oficina d'informació de serveis.

L'oficina d'informació forma part dels serveis comuns que han d'operar dintre del polígon. Ha de funcionar com un espai de divulgació, consulta i atenció a les possibles queixes, suggeriments i reclamacions. A part de l'emplaçament físic ha d'existir una oficina virtual de la mobilitat al polígon, on a través d'internet o de les respectives Intranets de les empreses, es puguin realitzar les mateixes consultes.

El Consell de Mobilitat

Per tal que la tasca del gestor de la mobilitat no sigui en va, és necessària la creació d'un espai permanent que controli que tots els aspectes relacionats amb la mobilitat (difusió, enquestes, actuacions...) funcionen correctament i s'executen ordenadament i degudament.

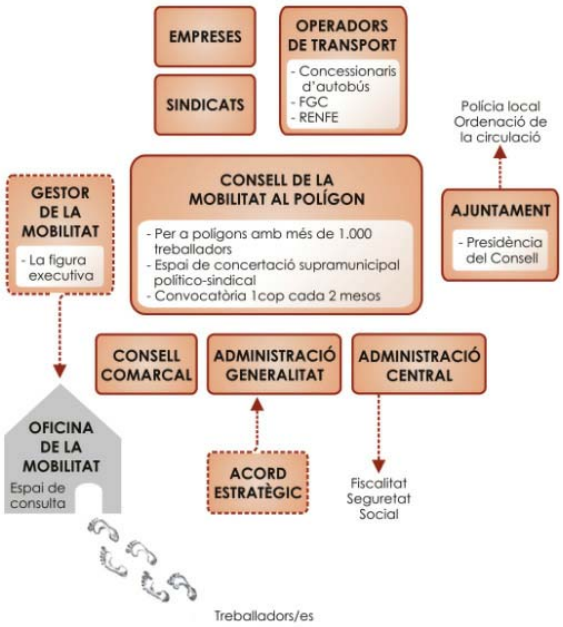
El consell de la mobilitat és un espai de concertació supramunicipal i político-sindical, d'on el gestor de la mobilitat en resulta el braç executor. La mobilitat s'ha de concertar contínuament, s'han de prendre decisions que després s'han d'executar i s'ha d'anar modificant el model i anar-lo adaptant a les noves circumstàncies del moment.

La mobilitat no és un problema individual. La mobilitat és la suma de molts problemes col·lectius que requereixen de solucions col·lectives. Cal, per tant, un espai actiu i dinàmic on es gestioni tot això, un espai on es reuneixin periòdicament tots els agents implicats que tenen alguna cosa a dir en referència a la mobilitat.

En un consell de la mobilitat ampli i ben representat han de participar tant els més afectats directament (els treballadors i les empreses) com els encarregats de portar a terme les accions (administracions i operadors). S'aconsella que sigui el propi Ajuntament on s'inscriu el polígon industrial qui disposi de la presidència del Consell i convoqui les reunions pertinents amb una freqüència aproximada d'una cada dos mesos.

De moment, l'únic precedent existent a l'Estat espanyol es troba al polígon industrial de la Zona Franca.

Estructura del Consell de Mobilitat



PROPOSTA 4
FOMENTAR LA MOBILITAT A PEU

La necessitat de mesures per a millorar l'accessibilitat a peu se sustenta en el fet que tots som vianants en algun moment del nostre desplaçament. D'altra banda, cal promoure, a més, l'ús de la bicicleta i el fet d'anar a peu en tant que mitjans més econòmics des del punt de vista energètic i de la salut.

Les actuacions en les infraestructures

Des de cada un dels Ajuntaments s'hauria de planificar un pla per a vianants als polígons industrials que englobi dos aspectes principals: l'accessibilitat des del nucli urbà, estació de ferrocarril i parades d'autobús, i les actuacions internes als polígons.

En els casos en què la vialitat del polígon estigui a càrrec del municipi aquest haurà de desenvolupar les dues parts del contingut. En cas contrari, la responsabilitat de les actuacions internes al polígon ha de córrer a càrrec de l'entitat empresarial existent.

La primera preocupació dels treballadors dels polígons industrials quant a mobilitat es refereix a la falta de passos de vianants. Aquests s'han d'ubicar en alguns llocs estratègics:

- Passos de vianants que garanteixin l'accés al punt d'entrada de les empreses utilitzant la distància mínima possible.
- Davant de les parades de bus.
- En totes les interseccions de l'itinerari que va des de les estacions de FGC o de Renfe. Repintar aquells que ja existeixen.
- En les interseccions que suporten més volum de trànsit dintre dels polígons.

A part de poder creuar la calçada amb seguretat, el vianant ha de poder caminar per un lloc també segur i lliure d'obstacles que l'obliguin a baixar de la vorera. En aquesta línia es proposa:

- Fer voreres suficientment amples (iguals o superiors a 2 metres) i pavimentades amb guals de Persones de Mobilitat Reduïda. Avui moltes no arriben al metre o estan plenes d'obstacles. Actuar sobretot en aquelles que es troben entre les parades de bus i les empreses.
- Assegurar l'enllumenat públic en tots els carrers de cada polígon.
- Instal·lar noves connexions entre polígons, entre ells mateixos i amb el nucli urbà, que superin les barreres que els impermeabilitzen. Alguns exemples poden ser els passos sobre el riu per connectar el polígon amb el nucli urbà, o els passos sobre l'autovia per comunicar el polígon amb el centre o amb d'altres polígons industrials.

Exemple de passarel·la per creuar un riu (virtual)

Exemple de pasarel·la per a creuar un riu (real)

Exemple de pas elevat per a creuar una autovia (virtual)

Exemple de pas elevat per a creuar una autovia (real)

El control de la indisciplina

L'ús de les voreres en els polígons industrials sovint s'entén com un espai per a l'estacionament. La falta de presència de la policia ha fet dels polígons una mena de zones sense regles, que s'autoregulen a partir de normes pròpies. El vianant troba en aquestes barreres al seu desplaçament nous arguments per anar en vehicle privat. Caldria per tant, un control més rigorós per part de la policia local. Els polígons industrials no són espais sense lleis on "tothom ja s'espavila" (com sol respondre molta de la gent implicada), i la policia local també hi ha d'actuar.

Paral·lelament cal prohibir l'estacionament de vehicles en l'espai destinat a la parada de l'autobús: un camió estacionat davant de la parada impedeix la visibilitat, tant del bus com de la mateixa parada

La velocitat és l'altre aspecte que requereix de l'actuació de les respectives policies per tal de posar ordre en els polígons industrials La implantació de bandes reguladores de velocitat podria evitar possibles accidents.

PROPOSTA 5
FOMENTAR L'ACCESSIBILITAT EN BICICLETA

Els polígons industrials es troben habitualment ubicats a les afores dels nuclis urbans, a una distància prou llarga perquè el desplaçament a peu suposi molt de temps, però ideal per a un recorregut en bicicleta.

Des de les administracions que gaudeixin de les titularitats de les vies corresponents s'han d'activar alguns mecanismes per facilitar els accessos al polígon a través d'un carril bicicleta o donar continuïtat als ja existents. Des de les entitats públiques també s'hauria de facilitar informació sobre els avantatges que suposa per a la salut desplaçar-se en bicicleta cada dia.

La promoció de carrils bicicleta que arribin fins als polígons ha d'anar acompanyada d'unes mesures per part de l'empresa:

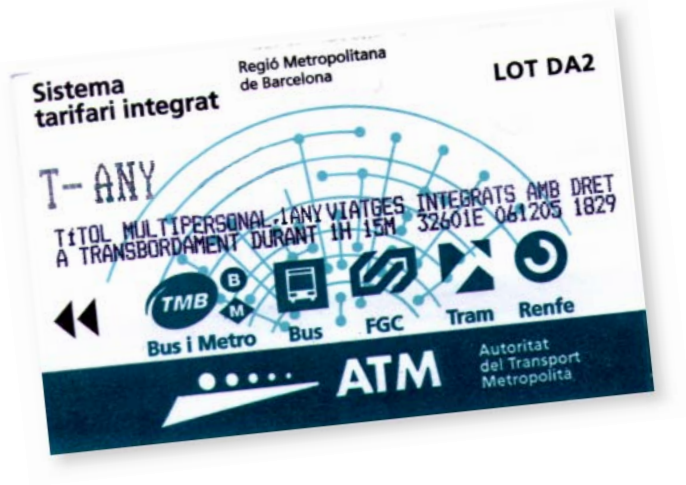
- Facilitar l'estacionament de les bicicletes a través de pàrquings a l'entrada o interior de les empreses. És important que estiguin en un lloc preferent i amb facilitat d'accés.
- Possibilitat de dutxar-se i canviar-se de roba gràcies a uns petits vestuaris a l'entrada.
- Adquisició de bicicletes per part de l'empresa per tal que els treballadors puguin utilitzar-les per realitzar gestions en un entorn pròxim i dintre de la jornada laboral.
- Les mateixes bicicletes podrien utilitzar-se com a vehicles llançadores des de les estacions de ferrocarril. (Veure capítol de Llançadores de l'estació a l'empresa).
- Ha d'existir algun encarregat (gestor de la mobilitat) del manteniment bàsic de les bicicletes, com és l'inflat de les rodes, l'ajust dels frens o solucionar punxades esporàdiques.

PROPOSTA 6
POTENCIAR EL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU REGULAR

Tots els canvis que es proposin en les línies de bus regular han d'estar consensuats amb els operadors de la zona. Aquestes línies realitzen el seu recorregut normalment al límit de les seves possibilitats, en termes de temps de descans i aprofitament màxim dels torns dels conductors.

Tenint en compte que solen ser línies deficitàries és aleshores quan han d'entrar a les negociacions les administracions implicades per tal de fer-se càrrec de les despeses ocasionades.

Les actuacions a realitzar es poden orientar cap a algunes modificacions en el recorregut o en l'horari de les línies, cap a la creació d'una nova línia davant d'una demanda creixent o bé com a connexió d'una estació de ferrocarril.



Les modificacions de les línies d'autobús

Primer de tot cal considerar que al modificar una línia de bus que ja està en servei es poden ocasionar greuges als usuaris actuals. És necessari per tant, un estudi que analitzi la incidència d'aquestes actuacions.

Les dues actuacions més habituals no plantegen gran incidència a la resta dels usuaris, ja que parteixen del fet que entre una quarta i una tercera part dels treballadors dels polígons industrials inicia la seva jornada laboral entre les 6 i les 7 hores del matí, i el trànsit a les carreteres i la mobilitat en general són escassos.

- Allargament de línia per accedir al polígon (veure plànol adjunt)
- Canvi d'itinerari per arribar al polígon. Com a mínim per a les.
- Adaptació de la primera expedició de la línia a l'hora principal d'entrada al polígon.

El bus a l'estació

No és habitual que les administracions assumeixin la titularitat d'aquest tipus de serveis i s'ha de buscar altres alternatives més eficients. (vegeu les llançadores de l'estació a l'empresa). En cas que es gestionés des de l'Ajuntament el bus podria funcionar de forma fixa en les hores d'entrada i sortida al polígon, i la resta d'hores, per tal d'amortitzar el vehicle, incorporar-lo com un servei a la demanda del municipi.

En ocasions es pot arribar a un acord entre els serveis privats d'empresa i els privats escolars per tal que l'administració assumeixi la gestió del servei i l'incorpori com a servei regular.

L'opinió o l'interès que pugui despertar aquesta iniciativa entre el col·lectiu de taxis del municipi s'hauria de considerar en una taula rodona.

El mobiliari de les parades

Algunes mesures per millorar la qualitat del servei de transport públic no són molt cares i poden suposar un increment de passatgers. L'entorn ideal d'una marquesina, que comporti un espai amigable, hauria de complir els següents requisits:

La ubicació de les parades

- Ubicar les parades d'autobús molt pròximes a les entrades de les empreses. A vegades caminar 200 metres pot representar motiu suficient per no utilitzar l'autobús.

L'entorn ideal de la parada

- Pròxim a la parada cal posar un pas de vianants, però mai davant de la parada per tal d'evitar possibles accidents.
- La zona de la calçada on l'autobús ha de realitzar la parada ha d'estar ben indicada, preferiblement pintada amb un color que ressalti, com ara el vermell.
- Cal remarcar amb un color groc de seguretat la part de la vorera més pròxima a la calçada. A vegades els retrovisors baixos dels autobusos poden donar un cop al cap d'algú que estigui esperant.
- L'itinerari des de la parada a l'entrada del centre i especialment els voltants de la parada han d'estar lliures d'obstacles. Les voreres haurien de tenir una amplada mínima de 2,5 metres.
- Les voreres han d'estar pavimentades per evitar que en cas de pluja per exemple, no es formin bassals de fang (vegeu proposta d'Accessibilitat a peu).

El disseny ideal de la parada

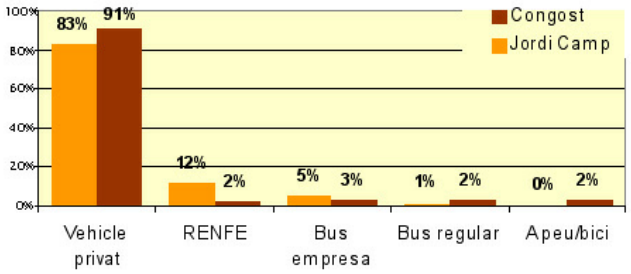
- S'ha de garantir que totes les parades siguin marquesines. La marquesina constitueix un element bàsic del conjunt del mobiliari urbà perquè garanteix, durant el temps d'espera, la protecció front a situacions climatològiques adverses, a més de proporcionar un cert grau de confort a qualsevol època de l'any.
- Un banc i una paperera són elements indispensables.
- Informació de les línies ben detallada, on es visualitzi clarament el recorregut, les primeres i darreres sortides i les freqüències de pas, és a dir, el temps d'espera a la parada.
- Il · luminació adequada, tant a la pròpia marquesina com als camins d'accés.
- És aconsellable la instal · lació d'una cabina de telèfon per aportar un grau més de seguretat. O com a mínim que hi hagi una cabina en el trajecte immediat.
- Una altra opció, passa per un mecanisme d'avís d'emergència, sense cost.
- Es pot pensar en una marquesina que s'alimenti a través d'una placa foto-voltàica. S'aconsegueixen marquesines autònomes que, gràcies a una bateria, es poden ubicar a qualsevol lloc.

PROPOSTA 7
IMPLANTAR SISTEMES-LLANÇADORA ENTRE LES ESTACIONS DE TREN I L'EMPRESA

Els modes ferroviaris ofereixen molta més solvència (en temps de recorregut) i resulten més atractius que el transport públic per carretera, sobretot en les hores punta, quan no estan sotmesos a les retencions.

Els polígons del Congost i de Jordi Camp a Granollers (Barcelona), per exemple, es troben molt pròxims l'un de l'altre. En el de Jordi Camp hi ha una estació de ferrocarril que fa variar la distribució modal d'accés a la feina.

Exemple de distribució modal d'accés a dos poligons industrials de Granollers



El principal problema, i ineludible d'altra banda, és que les estacions de ferrocarril estan subjectes a uns corredors fixes i no poden donar servei a tot el territori. Existeixen polígons industrials ubicats a poca distància de les estacions, però prou gran per a no ser recorreguda a peu, que no poden comptar amb el ferrocarril com a mitjà d'accés per falta de comunicacions. Existeixen diverses mesures que pretenen acostar les estacions de ferrocarril als polígons a través de diferents mitjans:

El bus llançadora

Lligat als principals horaris d'entrada a les empreses un autobús comunicaria l'estació de ferrocarril amb els diferents centres de treball.

La gestió de l'autobús es pot realitzar entre les diferents empreses que vulguin participar del projecte, proporcionalment al nombre de treballadors que tinguin. No obstant, si l'increment de passatgers amb l'mplantació de la mesura es preveu positiu, pot ser la mateixa empresa de ferrocarril que decideixi optar per gestionar ella mateixa el servei. És el cas de FGC i el polígon Can Sant Joan, per exemple (vegeu l'apartat Experiències). LINK

El cotxe llançadora de l'empresa

La solució del cotxe llançadora de l'empresa està pensat sobretot per aquelles empreses grans que disposen de flota de vehicles pròpia (per exemple, els cotxes dels comercials).

Si el vehicle es troba estacionat a l'estació de tren els treballadors que utilitzen aquest mitjà poden cobrir la distància fins el polígon en un temps mínim. Al deixar el vehicle al polígon se'n pot fer ús per part d'altres treballadors que el necessitin durant la jornada laboral, havent-lo de tornar a la fi de la jornada dels primers, per tal que puguin tornar a l'estació.
Una mesura avantatjosa és reservar algunes places de Park&Ride en el pàrquing de l'estació. La informació subministrada al treballador és cabdal per a què s'assabenti de totes aquestes iniciatives.

Les bicicletes llançadora

Dintre d'un pla d'inversions per fomentar els transports alternatius com a mitjà d'accés a la feina entra la possibilitat per part de l'empresa d'adquirir una flota de bicicletes. Algunes d'aquestes podrien utilitzar-se com a mitjà pont entre l'estació de ferrocarril i l'empresa, sempre que l'itinerari fos prou atractiu i confortable, i no més llarg de 2 km. Un acord amb FGC o RENFE hauria d'assegurar la viabilitat de pàrquings segurs a les estacions.

PROPOSTA 8
FOMENTAR EL TRANSPORT PÚBLIC D'EMPRESA

Disposar d'un servei d'autobús d'empresa és la mesura que redueix de forma més radical el nombre de vehicles necessaris per arribar a la feina. Redueix en conseqüència les possibilitats de patir un accident, afavoreix el descans dels treballadors i potencia les relacions entre ells.

La forma més habitual de realitzar un servei d'autobús d'empresa és llogant els autocars a un operador de transport que ja s'hi dediqui. El principal avantatge és que quan no està realitzant tasques de transport privat el vehicles es pot incorporar a realitzar un servei públic, acordat amb l'ajuntament o l'autoritat competent, fet que ajuda a reduir les despeses de manteniment del servei.

La realització d'una enquesta prèvia ha de servir per conèixer quines són les principals procedències dels treballadors i la seva disponibilitat a utilitzar el servei. En funció d'aquestes variables es pot acotar el tipus de servei necessari.

La racionalització dels autobusos d'empresa

La racionalització de l'ús dels mitjans de transport afavoreix la reducció del trànsit de vehicles privats, un major aprofitament del transport públic i la substitució de viatges motoritzats per desplaçaments a peu o en bicicleta.

Per això és molt important que les línies d'empresa transcendeixin l'àmbit de l'empresa i abarquin tot el polígon, o com a mínim, les empreses veïnes. En aquest aspecte el gestor de la mobilitat ha d'assumir les tasques de coordinació per tal que empreses veïnes puguin gaudir del mateix transport i d'aquesta manera, compartir despeses.

El cotxe llançadora de l'empresa

Vegeu proposta Llançadores de l'estació a l'empresa.

El carsharing

El carsharing és la nova forma de tenir cotxe, un concepte modern de mobilitat que promou l'ús racional dels mitjans de transport i que ofereix la possibilitat d'utilitzar un vehicle quan es necessita, sense haver de ser-ne el propietari. En definitiva, és un sistema mitjançant el qual es redueixen els costos individuals i socials de la mobilitat.

A partir d'una quota inicial de 410 € (inclou la quota d'alta i les despeses de connexió) i una trimestral de 24 €, l'usuari pot disposar d'un vehicle estacionat en punts especials sempre que ho desitgi.

Aquesta opció pot beneficiar empreses que tinguin vehicles propis per posar a disposició dels treballadors en determinades ocasions. Les despeses d'adquisició i manteniment d'un vehicle propi (utilitari mig), per a un període d'amortització de 5 anys, arriben als 5.100 €/any. Depèn, doncs, de la utilització que es faci del vehicle es poden estar perdent diners. De moment els vehicles de carsharing es troben només a Barcelona ciutat.

Comparativa d'ús entre vehicle propi, carsharing i transport públic col·lectiu

	100% Vehicle Privat 1	100% CarSharing	50% CarSharing 50% T. Públic	25% CarSharing 75% T. Públic	100% T. Públic 2
5.000 km	4.824,00 €	2.220,20 €	1.435,10 €	1.042,55 €	650,00 €
10.000 km	5.121,00 €	3.183,20 €	2.241,60 €	1.770,80 €	1.300,00 €
15.000 km	5.339,00 €	4.694,60 €	3.322,30 €	2.636,15 €	1.950,00 €
20.000 km	5.653,00 €	6.366,40 €	4.483,20 €	3.541,60 €	2.600,00 €

Font: www.catalunyacarsharing.com

La furgoneta compartida (*van pool*)

El que es coneix com el programa VanPool consisteix en finançar la compra de furgonetes a algun dels treballadors, per tal que pugui realitzar els seus desplaçaments al lloc de treball i acompanyar a d'altres persones. La situació òptima d'aplicació és en centres bastant allunyats del nucli urbà que no estan ben coberts pel transport públic. Respecte el cotxe compartit ofereix els avantatges d'una millor eficiència energètica, ja que pot portar més gent, tot i que perd en flexibilitat.

En casos en què existeix un servei de bus d'empresa infrautilitzat el *van-pool* pot ser una alternativa més rentable per a l'empresa i confortable per als treballadors. La mesura, en el cas de la ciutat de Wisconsin, als EEUU, s'acompanya de beneficis fiscals per als usuaris, que poden percebre fins a 50€ mensuals que no són considerats com a ingrés, i per a l'empresa, que pot deduir aquests costos com a despeses de l'activitat econòmica.

PROPOSTA 9
GESTIONAR DE FORMA SOSTENIBLE L'APARCAMENT

El control d'aparcament al lloc de treball té una relació directa amb la regulació de l'accés a la feina en vehicle privat. En la majoria dels polígons industrials l'oferta de places d'estacionament, bé dintre dels recintes de les empreses, bé a la calçada, supera amb escreix la demanda. Calen actuacions que limitin aquesta oferta desmesurada, sempre i quan existeixin alternatives reals per accedir al lloc de treball que no siguin en vehicle privat, i d'altres que considerin les circumstàncies personals dels treballadors.

Pel que fa a l'estacionament dintre dels recintes és responsabilitat de les empreses posar en marxa algunes mesures que regulin i prioritzin l'assignació de places. Si l'oferta és superior a la demanda i tothom pot estacionar s'ha d'afavorir la proximitat a l'entrada principal, si no hi ha suficients places per a tothom, senzillament s'ha de restringir l'accés segons els mateixos criteris. S'ha de realitzar un tractament preferencial de l'estacionament:

- Treballadors amb disminucions físiques
- Treballadors amb familiars amb minusvalies que han d'acompanyar prèviament
- Treballadors que necessiten el vehicle per a treballar
- Vehicles amb Alta Ocupació de passatgers
- Nul·les o poques possibilitats d'utilitzar mitjans alternatius

D'altra banda, les places reservades per a bicicletes i motos gaudiran de prioritat (més pròximes a l'entrada i ben ubicades) respecte de la resta de vehicles. En centres de treball on l'oferta d'estacionament és minsa s'ha de pensar en altres mesures que redueixin la necessitat de l'ús del vehicle privat per anar al treball (potenciació del cotxe compartit, teletreball, promoció del transport públic o pàrquing de pagament).

En relació al pàrquing de pagament, es tracta, sense dubte, d'una mesura molt impopular, però que, a efectes d'una mobilitat més justa i més sostenible per a tots, pot oferir molt bons resultats. Es poden aplicar diversos plans tarifaris:

- Tots els treballadors que vulguin arribar en cotxe hauran de llogar una plaça d'estacionament al preu estipulat
- Les tarifes augmentaran proporcionalment en funció dels ingressos dels treballadors
- Es pagarà cada dia en funció de les característiques del viatge (principalment en funció de l'ocupació). Per a les empreses que ja tenen un control d'accés mitjançant tanques aquesta mesura no ha de suposar una gran inversió.

No obstant, per a qualsevol de les mesures tarifàries a aplicar, es recomana de no fer pagar a aquells col·lectius que s'enquadren en els criteris de prioritat (minusvàlues, alta ocupació, etc.). Perquè la mesura tingui bona acceptació els ingressos recaptats han de servir per potenciar les mesures alternatives al vehicle privat (subvencions per al transport públic, compra de bicicletes, etc...) i mostrar als treballadors quins han estat els beneficis col·lectius obtinguts.

PROPOSTA 10
OFERIR SERVEIS EXTERNS ALS TREBALLADORS

En moltes ocasions el motiu per no utilitzar el cotxe per anar a treballar és la necessitat de compaginar el desplaçament amb altres activitats. Per exemple, portar els nens a l'escola, anar a comprar o anar al gimnàs son potser les activitats més habituals, però n'existeixen altres que se s'esbrinarien després de realitzar un qüestionari de mobilitat.

A través del gestor de la mobilitat es pot equipar el polígon industrial d'uns serveis comuns que minimitzin els desplaçaments. El gestor ha de realitzar un estudi de viabilitat, però després la gestió dels equipaments pot ser privada de persones externes al polígon, fet que no genera despeses extra a las empreses ni als treballadors. Els equipaments més requerits son els socio-assistencials i sanitaris, el gimnàs, el supermercat, el servei de bugaderia, el banc/caixa i la farmàcia.

Un altre aspecte oblidat en el planejament dels polígons és el d'un espai comú, un fòrum d'intercanvi, que aporti un valor afegit a las empreses ubicades en el polígon, és a dir, un espai polivalent de serveis a les empreses. Apte per a la realització de cursos, presentacions, trobades i altres actes col·lectius i comuns.

Fins ara els polígons estan desatesos de qualsevol espai polivalent. Això implica que cada cop que una empresa, una agrupació d'empreses o un consorci del mateix polígon, vol realitzar algun acte col·lectiu es generen multitud de desplaçaments totalment gratuïts cap a d'altres indrets, que s'evitarien amb la implantació d'aquest espai polivalent comú.

PROPOSTA 11
SOL·LICITAR SUBVENCIONS I CANVIS EN LA FISCALITAT

És evident que els usuaris que viatgen sols en cotxe causen un cost econòmic i ambiental molt més elevat que no pas la resta. Caldria compensar o distribuir proporcionalment d'alguna manera aquesta despesa. És per això que els mecanismes de recaptació econòmica (fer pagar l'aparcament, per exemple) poden fer menys atractiu el viatge en cotxe, a la vegada que serveixen per ajudar a finançar els mitjans alternatius.

S'haurien d'oferir compensacions als treballadors que utilitzen el transport públic perquè ara estan en clar desavantatge respecte d'aquells que utilitzen el cotxe i reben una subvenció amb la plaça d'aparcament. A més, així també es poden atraure nous usuaris cap al transport públic.

A llarg termini cal aconseguir un repartiment més just de les subvencions a la mobilitat, incentivant l'ús del transport públic en relació al transport privat. El cost del viatge en transport públic hauria d'anar a càrrec de l'empresa i, en tot cas, aquesta hauria de rebre compensacions des de les administracions.

Des de l'administración central:

- De la mateixa manera que es va fer un pla RENOVE, sense cap altre criteri que el de promoure la venda de vehicles nous, es podria destinar un fons a un tractament fiscal favorable del transport públic.
- La Conselleria d'Educació, per exemple, paga el transport públic dels professors de determinats centres.
- Si l'empresa paga el transport públic als treballadors, un acord amb la Seguretat Social els atorgaria beneficis fiscals.
- Creació d'una tarja de viatge T-ANY TREBALLADOR. Aquest títol de transport seria vàlid solament per als desplaçaments entre el domicili i la feina. El cost de la tarja aniria a càrrec de l'empresa i l'administració.

El cas belga

- Emparat en el programa Traject, és el paradigma de referència quant al tractament fiscal dels desplaçaments domicili-treball.
- El Govern obliga a la realització de Plans de desplaçament a les empreses amb més de 200 treballadors.
- L'empresari paga el 60% del cost del viatge domicili-treball en transport públic dels seus treballadors.
- Exoneració de certs impostos de certes rendes lligades als transports.
- L'aportació en el títol de transport de qui dóna la feina està lliure d'impostos.

Les ordenances municipals

Des dels propis municipis, al marge de l'administració central, es pot incidir en la política de reducció de viatges.

Per exemple, als EEUU cada comtat pot establir ordenances pròpies que permeten legislar directament a les empreses. Emparades en la "Llei de l'aire net" poden obligar a empreses a reduir l'espai destinat a estacionament o a finançar els títols de transport.

Mecanismes similars es poden implantar des dels ajuntaments que estiguin interessats a reduir la utilització del vehicle privat.

El cost orientatiu de les propostes d'actuació

Actuació	Agents implicats	Ámbito de influencia	Cost (€)
Incentius a la utilització del transport públic	Administració Central	Empresa	100 € treballador
Parc de bicicletes	Empreses	Empresa (per a 20 bicicletes)	7.000 € Inversió 600 €/any manteniment
Adequació espai per a bicicletes als edificis	Empreses	Empresa (per a 20 bicicletes)	1.000 €
Serveis de Cotxe compartit a través de www.compartir.org	Empreses, gestor de la mobilitat, ajuntament, servei de car-pooling	Polígons i/o empreses	6.000 €
Adscripció al servei Carsharing	Empreses, Catalunya Carsharing	Empresa que fa 10.000 km / Any	3.200 € /any
Creació de la figura del responsable/gerent de mobilitat a cada polígon	Ajuntaments, empreses	Polígons, empreses i entorn	25.000 € /polígon i any
Teletreball. Ordenador i connexió a Internet	Empresa	Empresa	1.550 € inversió 30 € de connexió mensual
Optimització serveis d'empresa	Empreses Ajuntaments, operadors de transport, ATM, empreses	Polígon	Inclòs en el gestor de la mobilitat
Bus llançadora	Ajuntaments, operadors de transport, ATM, empreses	Polígon, municipi	120.000 € / any
Modificació itinerari en línies regulars	Ajuntaments, operadors de transport, ATM, empreses	Polígon, municipi	5.000 €* / Línia i any
Afegir 2 expedicions més per sentit a una línia regular	Ajuntaments i empreses	Polígon, municipi	12.000 €*/ Línia i any
Elaboració d'un pla d'accés per a vianants i millores internes dels polígons.	Policies Locals	Polígon, municipi	15.000 €
Control d'indisciplina d'estacionament sobre la vorera en els carrers del polígon.	Policies Locals i Ajuntaments	Viari, Polígons	0
Control de velocitats per part de la policia. Instal·lació banda sonora	Empreses, sindicats,	Viari, Polígons	2.000 €
Base de dades interna de l'empresa de Cotxe Compartit	Ajuntaments	Polígons	10.000 €
Instal·lació nova parada (pal)	ATM, Operador transport, Ajuntaments	Viari	2.000 €
Campanya informativa	Administracions, sindicats, empreses	Empreses	5.000 €

CONTINGUTS DE SUPORT

L'ENQUESTA DE RECOLLIDA DE DADES

La millor manera per a conèixer quins són els hàbits de mobilitat del personal d'una empresa o de tots els treballadors d'un polígon industrial és a través de les enquestes personals.

En molts dels casos la gran majoria dels treballadors arriba en vehicle privat i no té molt sentit preguntar per una qüestió que resulta òbvia i evident. El que es pretén aleshores amb l'enquesta és aprofundir en les motivacions i preferències dels treballadors: perquè no utilitzen altres mitjans alternatius per arribar al lloc de treball? o què hauria de canviar perquè utilitzessin un altre mitjà de transport?

Els continguts d'una enquesta de mobilitat al personal haurien d'incloure els següents grans apartats, per a cada un dels quals es pot aprofundir segons la línia de treball escollida:

- Mitjà de transport habitual (alterna amb d'altres mitjans? està captiu al mitjà perquè ha de realitzar altres activitats o acompanyar a d'altres persones de la família?)
- Característiques personals (disponibilitat de carnet de conduir, ubicació del domicili des d'on arriba, edat, sexe...)
- Motius pels quals no utilitza els altres mitjans
- Disponibilitat i requeriments per a utilitzar mitjans alternatius al vehicle.

Perquè l'enquesta tingui el màxim d'èxit és important realitzar una campanya prèvia a la distribució, on la presència del sindicat sigui visible, per evitar que el treballador pensi que aquest és l'últim pas d'un procés que s'ha iniciat sense la seva col·laboració, impulsat des de la direcció, i que li reportarà més inconvenients que problemes, mals pensaments per part dels treballadors. S'ha d'ajudar, per tant, a crear més consciència sobre el tema a un personal que potser no s'havia plantejat els inconvenients d'accedir cada dia a la feina en vehicle privat.

És recomanable acompanyar l'enquesta d'una carta explicativa, signada per tots els agents implicats, que expliqui els motius de la mateixa. L'enquesta ha de ser entenedora i no molt llarga. S'aconsella distribuir-la en períodes on no s'estiguin recollint d'altres tipus de qüestionaris, que no s'estiguin realitzant negociacions amb els treballadors ni abans de les vacances.

Si no es disposa d'enquestes a les empreses una bona manera de conèixer l'ús del transport públic entre els treballadors és realitzant comptatges de Puges i Baixes a les parades ubicades prop del polígon. Es poden reforçar els comptatges amb enquestes sobre les possibles millores a realitzar en el servei i els motius pels quals utilitza aquest mitjà de transport.

La pàgina web www.mobilitymanagement.be oereix la possiilitat de fer-se a la carta un qüestionari complet basat en el mètode Toolbox Survey.

Qüestionari de recollida de dades de l'empresa

Persona de contacte. *Data:*_____

Nom:.....
Càrrec.....

QÜESTIONARI A LA EMPRESA

DADES DE L'EMPRESA

Nom de l'empresa .....

Nombre de treballadors .....

Té l'empresa diferents emplaçaments? Antiguitat a aquest polígon: ..... anys

sí no

Indiqueu quins i nombre de treballadors

Emplaçament
Nº treballadors

Nombre de visitants diaris .....

HORARIS DE TREBALL

Quins dies es treballa? dilluns dimarts dimecres dijous divendres
dissabte diumenge

	Torns de personal	*Treballadors per torn*
Matí	de _____ a:_____	_____
Tarda	de _____ a:_____	_____
Nit	de _____ a:_____	_____
Partida:	*de* _____ *a:*_____	_____

Jornades segons estacionalitat, especifiqueu mesos i horari:

Mesos	*Horari*
_____	_____
_____	_____

OFERTA DE TRANSPORT

Quines línies de tren o bus són accessibles des de l'empresa?

TREN línies: .....
AUTOBÚS línies: .....

¿Existeix un transport específic de l'empresa?
sí no

¿ Es comparteix amb alguna altra empresa?
sí no

Quants treballadors porta al dia? .....

De quin itinerari fa? .....

Quins horaris té? .....

Quantes places d'aparcament hi ha dins de l'empresa? ..... % ocupació .....

Hi ha problemes d'estacionament? sí no

Quants m^2 hi ha destinats a l'aparcament? .....

ACCIDENTALITAT

Han patit accidents *in itinere* o *in labore* els treballadors?	sí	no
Quants dies de baixa han estat?		
Ha calgut contractació externa per suplir les baixes?	sí	no

GESTIÓ I COORDINACIÓ DE LA MOBILITAT

Existeix alguna organització, formal o informal, per compartir vehicle (carpooling)?

Sí, des de la mateixa empresa
Els treballadors s'organitzen per lliure

Existeix algun conveni entre empresa i treballador respecte a l'accés al lloc de treball?

sí no

Especificar .....

Existeix algun gestor de la mobilitat o algun encarregat de coordinar aquests aspectes i altres relacionats amb el transport i la mobilitat?

sí, des de l'empresa no
sí, des del sindicat

Quines funcions té? carpooling
vehicle empresa
especificar .....

Quines millores en el transport/mobilitat/infrastructures creus que s'haurien de dur a terme?

Com valora la participació de l'Administració en matèria de mobilitat?
(valori de 0 molt malament a 10 excel·lent)

- Oferta d'autobús _____
- Oferta tren _____
- Accessibilitat vianants _____
- Oferta de carril bici _____
- Seguretat vial _____
- Gestió del trànsit _____

Com estaria la seva empresa disposada a participar d'aquestes solucions?

***Protecció de dades**: La informació recollida en aquesta enquesta s'utilitzarà exclusivament dins de l'àmbit de l'empresa per millorar les condicions d'accés al treball.*

QÜESTIONARI DE MOBILITAT

Nom de l'empresa on treballa:	
1. A quin municipi viu?_____	**2. Disposa de carnet de conduir?** sí no només de ciclomotor

3. Quin mitjà de transport utilitza per anar a la feina?	**4. Quant temps triga en arribar a la feina?** .....minuts **5. Quina distància es desplaça?**.....km **6. Passa per alguna via de peatge?** *(indicar el preu que paga a la casella corresponent)*
ANADA	
TORNADA	
cotxe (conductor)	Anada i tornada Només anada Només tornada
cotxe (passatger)	Cada dia
autobús urbà autobús interurbà autobús d'empresa	Alguns dies
motocicleta	
bicicleta	
RENFE	
A peu	
altres	
Combinació (indicar)	
_____+_____	

7. Si viatja en cotxe com a conductor, aprofita el viatge del matí per acompanyar algú de la família?

no

sí fills

cònjuge

8.Realitza alguna activitat al sortir de la feina?

no, vaig cap a casa

sí gimnàs compres altres

Quants dies a la setmana? _____

9. Comparteix vehicle amb altres companys per anar a la feina?

ANADA

TORNADA

Mai

A vegades

Sovint

10 Amb quin vehicle?

propi altres combinat

11. On aparca al seu domicili?

aparcament propi

aparcament lloguer

aparcament públic

carrer

12. On aparca a la feina?

carrer aparcament empresa altres

13. El vehicle que utilitza per anar i tornar del treball.....

és propi

benzina

és d'empresa

gas-oil

MOTIVACIONS

14. Per què va en cotxe/moto a la feina *(pot marcar més d'una opció)*

és més barat

15. Per què va en transport públic? *(pot marcar més d'una opció)*

és més barat

per comoditat necessito el cotxe per treballar no arriba el transport públic al polígon no arriba el transport públic al domicili els horaris no coincideixen altres	és més ràpid és més fiable per comoditat altres **Si disposés de vehicle propi l'utilitzaria per anar a la feina?** sí no
16. Per què no va en bicicleta? *(pot marcar més d'una opció)* no hi ha via adequada hi ha molta distància per seguretat no hi ha vestidors a la feina per comoditat altres	**17. Què li faria utilitzar més el transport públic?** *(pot marcar més d'una opció)* un autobús de porta a porta més freqüència horària d'autobús millor localització de les parades millor connexió bus-empresa més informació de transport a la feina res altres_____

DETALLS DEL LLOC DE TREBALL

19. Quin tipus de jornada fa? a) Torns: Entrada:_____ Sortida: _____ b) Partida: Entrada:_____ Sortida:_____ Entrada:_____ Sortida:_____	**19. Utilitza el cotxe per anar a dinar?** sí, vaig a casa sí, vaig a restaurants de la zona no **Antiguitat a l'empresa:** _____ **Any de naixement** 19__ **Sexe** Dona Home

MOLTES GRÀCIES PER COL·LABORAR

LA LLEI DE MOBILITAT DE CATALUNYA

El Parlament de Catalunya va aprovar el juny de 2003 la **Llei de Mobilitat**, que estableix uns objectius i unes directrius per a la mobilitat del conjunt del país, i analitza les necessitats de cada territori per tal d'actuar de forma global i integrada.

Aquesta llei, pionera a tot Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i la mobilitat sostenible, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, reduir la congestió i la contaminació i **afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials**.

Pel que fa, concretament, als polígons i les zones d'activitat econòmica, el Govern, en un termini de tres anys, ha de presentar un pla de mobilitat específic que estableixi el règim d'implantació i finançament del promotor i creï la figura del **gestor de la mobilitat** en aquestes zones.

La llei promourà també la creació d'**Autoritats Territorials de Mobilitat** en cada una de les àrees designades per tal de millorar la coordinació dels serveis de transport públic, planificar nous serveis i coordinar les integracions tarifàries entre els operadors. Aquestes autoritats tindran caràcter de consorci i estaran formades per la Generalitat de Catalunya i pels ajuntaments d'aquestes zones.

La nova llei condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat, de manera que en el futur no es podrà aprovar cap nou projecte urbanístic (amb una inversió superior a 25 M€) si no compta amb un **estudi de la mobilitat** que genera.

L'esperit de la llei contempla diversos objectius bàsics, recollits en el Capítol I. Article 3. Objectius

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que (...) es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball (...) amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.
c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.
d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
j) Disminuir la congestió de les zones urbanes a través de mesures incentivadores del transport públic i d'actuacions dissuassives de l'ús del vehicle privat.
l) Fomentar la seguretat viària per tal de reduir l'accidentalitat a les carreteres.

Altres objectius particularment interessants per la seva aplicació en polígons industrials són:

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.
i) Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.

La llei de la mobilitat també identifica en les Disposicions Addicionals quines temàtiques d'àmbit més sectorial requereixen una resposta immediata. Destaquen en relació als centres de gran concentració d'activitat laboral:

Vuitena) En el termini d'un any (juliol 2004) el Parlament haurà d'haver enllestit un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció dels combustibles alternatius"

I molt especialment el següent punt, que es recull com la Tercera disposició addicional a la llei:

Tercera) En el termini de tres anys (juliol 2006) el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament. Aquest pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat en cadascuna d'aquestes àrees i ha d'establir-ne el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen.

Aquesta darrera disposició lliga amb l'article 18, sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el qual...

Article 18 ...avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport..." Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada...

....En l'estudi de mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableix per reglament.

Com alguna d'aquestes disposicions no s'aprovarà fins al cap de tres anys d'ençà de l'entrada en vigor de la llei, les Disposicions Transitòries estan servint per preparar el terreny, incorporant els criteris bàsics en què se sustenta la Llei. En relació directa amb els polígons industrials destaca la segona disposició:

Segona) Mentre no s'aprovin els plans de mobilitat urbana a què es refereix aquesta Llei, no es pot aprovar cap nou projecte urbanístic que comporti una inversió superior a 25 milions d'euros, llevat dels projectes que tinguin un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que els avali.

Per tal de vetllar per una mobilitat sostenible i que les diverses disposicions es vagin complint s'ha creat l'Observatori català de la mobilitat, com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i sostenibilitat

i el Consell català de la mobilitat, com l'òrgan consultiu, assessor i de concertació i participació de les administracions, els organismes, les corporacions, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. El Consell Català de la Mobilitat participa en l'Observatori mitjançant la proposta d'accions per a l'estudi de la mobilitat, donant orientacions i aprovant els informes biennals sobre la mobilitat que es trameten, també, al Parlament de Catalunya.

EL COST DE LA MOBILITAT PER ALS TREBALLADORS

A part dels costos socials, ambientals i econòmics que genera per al conjunt de la societat, utilitzar cada dia el cotxe per anar a treballar es converteix en un forat a la butxaca de molts treballadors.

A partir de 3 exemples d'itineraris del domicili a importants polígons industrials es constata com el desplaçament en vehicle privat és, com a mínim, un 50% més car que en transport públic.

Els càlculs s'han realitzat tenint en compte que el conductor no passa per cap peatge ni paga per l'estacionament en destinació.

ORIGEN - DESTINACIÓ	DISTÀNCIA	TEMPS EN TRANSPORT PÚBLIC	TEMPS EN VEHICLE PRIVAT
Badalona-Poligon Pratenc	27 km	47 min.*	36 min.
Terrassa- Zona Franca (Mercabarana)	38 km	92 min.*	49 min
Hospitalet -Poligon Congost Granollers	36 km	73 min.*	49 min

* Inclou el temps de transbordament i el temps d'espera

PREU EN FUNCIÓ DEL TÍTOL DE TRANSPORT

ORIGEN - DESTINACIÓ	CADENA MODAL	TEMPS TOTAL (min.)	T-10	T-50/30	T-MES	T-TRIM
Badalona-Poligon Pratenc	RENFE + BUS	**47**	0,63	0,53	0,52	0,51
Terrassa- Zona Franca (Mercabarana)	RENFE + BUS	**92**	1,74	1,24	1,01	1,01
Hospitalet -Poligon Congost Granollers	RENFE + BUS	**73**	1,74	1,24	1,01	1,01

La utilització dels títols T-MES i T-TRIMESTRE només surt a compte
a partir de 2,6 viatges en el cas de la T-MEs i de 2,4 en el cas de la T-TRIMESTRE

COST MENSUAL en euros

ORIGEN - DESTINACIÓ	T-10	T-50/30	T-MES	T-TRIM	COST AMB COMBUSTIBLE I MANTENIMENT	COST TOTAL VEHICLE PRIVAT
Badalona-Poligon Pratenc	27	26	41	37	107	499
Terrassa- Zona Franca (Mercabarana)	76	62	75	73	150	702
Hospitalet -Poligon Congost Granollers	76	62	75	73	143	665

La despesa mitjana en transport d'una família puja suposa aproximadament al 12,5% dels ingressosa, tan sols superat per l'habitatge (30%) i l'alimentació (19%). Prenent de referència l'any 2001, es calcula que el sistema del transport genera una factura total de 49.000 milions d'euros, que equival gairebé a la tercera part del PIB català.

Pel que fa al cotxe, si tenim en compte totes les despeses associades a l'ús habitual que se'n fa -amortització del vehicle, cost de l'assegurança, revisions mecàniques, carburant, impostos, aparcament, peatges, etc.-, un viatge en vehicle privat costa aproximadament el triple del que costa un viatge en transport públic col·lectiu.

Cost del viatge per a cada sistema de transport

Mitjà de transport	Índex relatiu
Tren de rodalies	1
Autocar	1,5
Tren ràpid	2
Autobús	2,5
Avió a reacció	3
Vehicle privat a motor (1 viatger)	6,5

Font: Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

EXPERIÈNCIES

Un dels objectius estratègics de l'acció sindical, de l'actuació de l'administració i de les empreses ha de ser garantir la mobilitat dels treballadors en transport públic col·lectiu o en altres sistemes de desplaçament més sostenibles, tot reduint la dependència del vehicle privat a motor per anar a la feina.

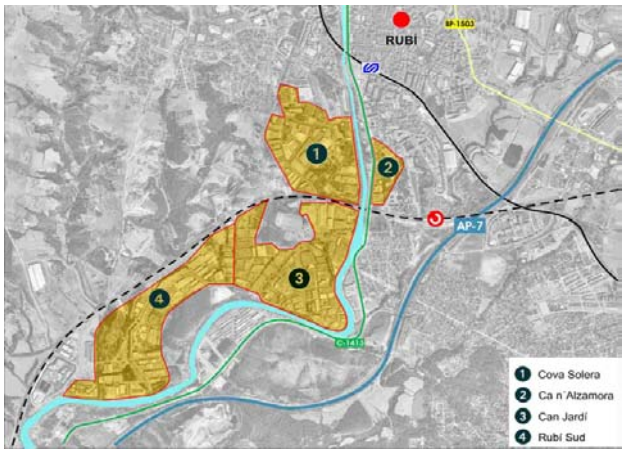
En els darrers anys, l'augment de sensibilitat dels diferents agents socials i econòmics envers aquesta qüestió ha començat a donar els seus fruits, i són diversos els polígons industrials i les empreses que han actuat per a progressar en millorar la seguretat i la qualitat de vida dels treballadors a l'hora de desplaçar-se al lloc de treball.

Les bones pràctiques que es recullen a continuació són algunes de les més rellevants. Podeu trobar més informació sobre les actuacions recollides al web de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya: www.conc.es/mobilitat

PLANIFICACIÓ D'ACCÉS SOSTENIBLE ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DE LA ZONA SUD DE RUBÍ

Durant l'any 2004 es va desenvolupar l'estudi de les pautes de mobilitat i accessibilitat a 4 polígons industrials de la zona sud del nucli urbà de Rubí. En els polígons de Cova Solera, Ca n'Alzamora, Can Jardí i Rubí Sud hi treballen uns 6.500 treballadors. Malgrat la proximitat d'una estació de FGC i la presència d'una línia de caràcter municipal i urbana que circula per alguns dels polígons, la distribució modal dels desplaçaments al lloc de treball continuava estant dominada majoritàriament pel vehicle privat.

L'elaboració de l'estudi va servir per modificar alguna de les línies que circulaven per la carretera C-1413, entre Castellbisbal i Rubí, i aprofitar-la per donar servei en les hores de major demanda al col·lectiu de treballadors dels polígons industrials.



L'ACCÉS A LA ZONA FRANCA DE BARCELONA

El Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superfície de 600 hectàrees situades entre la muntanya de Montjuïc, el riu Llobregat i el port, i limita amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. A les 250 empreses del Polígon hi treballen més de 43.000 persones (l'1,8 per cent de la població activa catalana), nombre equivalent, aproximadament, a la població de ciutats com Castelldefels o Gavà. El Polígon dóna feina també de forma indirecta a més de 275.000 persones. Tanmateix, només disposa de cinc línies d'autobús diürnes i una de nocturna, mentre que el 25% de la superfície del Polígon està dedicada a aparcament.

Comissions Obreres de Catalunya, en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i amb el suport del Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament de Barcelona, van analitzar l'any 2003 les pautes de mobilitat dels treballadors d'aquest polígon industrial a l'hora d'accedir al lloc de treball. L'estudi responia a la voluntat del sindicat d'avançar en la realització d'aquest tipus de projectes, atès que s'ha constatat el fet que algunes de les millores que els treballadors aconseguien per mitjà de la negociació col·lectiva es perden progressivament, en temps i diners, pels costos associats al desplaçament entre el lloc de residència habitual i la feina.

A través d'un qüestionari que els treballadors van complimentar durant la realització de l'estudi, s'ha pogut conèixer amb detall com accedeixen el Polígon Industrial de la Zona Franca els treballadors de cinc

grans empreses, així com també les seves opinions en relació a diverses mesures de canvi. L'objectiu final era discutir les propostes formulades per l'equip tècnic amb els representants dels treballadors i de les empreses, a fi d'arribar a acords que millorin els seus hàbits de mobilitat i els serveis de transport col·lectiu. Arran dels acords en aquestes empreses, que actuaran com a banc de proves, s'espera que l'experiència i les bones pràctiques d'accés sostenible assolides durant l'experiència, es puguin estendre a moltes altres empreses i polígons industrials.

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

L'estudi ha rebut el Premi Medi Ambient 2005 que atorga el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

EL POLÍGON GRAN VIA SUD DE L'HOSPITALET

Comissions Obreres de la comarca del Barcelonès ha elaborat un estudi dels problemes de mobilitat i dels accidents associats a l'accessibilitat en cotxe al polígon industrial Gran Via Sud de l'Hospitalet de Llobregat. Els objectius de l'estudi han estat millorar les possibilitats d'accés al transport públic col·lectiu per part dels treballadors del polígon i fomentar-ne l'ús en els trajectes in itinere; promoure les mesures i els instruments vials necessaris que afavoreixin una mobilitat sostenible; adequar la xarxa de serveis del polígon a les noves necessitats de la població; i sensibilitzar sobre l'ús racional del transport en el desplaçament al lloc de treball i durant la jornada laboral.

Arran dels resultats d'aquest estudi, l'administració local i els empresaris del polígon s'han compromès a impulsar actuacions que fomentin un model de mobilitat més sostenible. Així, per exemple, entre les primeres mesures implantades destaca la modificació d'una línia d'autobús urbà, a l'objecte que els treballadors disposin com a mínim d'una opció de transport públic; el compromís de l'Associació d'Empresaris del Baix Llobregat per oferir incentius als treballadors que facin ús del cotxe compartit per desplaçar-se a la seva feina; i la realització de campanyes adreçades als treballadors envers els problemes que genera el model de mobilitat basat en la utilització habitual de l'automòbil.

EL POLÍGON DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

L'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) cooperen des de febrer de 2003 amb l'objectiu de promoure l'accessibilitat sostenible dels treballadors als polígons industrials de la zona i la participació de les empreses en la planificació dels serveis de transport públic col·lectiu. El Pacte va néixer l'any 1997 amb la voluntat d'agrupar en un espai de debat i treball els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació a la Regió Metropolitana de Barcelona.

La Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial va estudiar l'accessibilitat a gairebé 700 polígons i centres de treball de l'àrea, i va analitzar la seva proximitat a les xarxes de Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Metro i la xarxa d'autobusos interurbans. L'estudi mostrava que un 46% dels treballadors –uns 80.000 en el conjunt de la Regió- triguen almenys 20 minuts per desplaçar-se a peu des de la parada de transport públic més propera al seu lloc de treball.

Arran dels resultats de l'estudi, la Comissió va proposar un seguit de mesures, entre les que destaquen la creació de nous serveis de transport públic col·lectiu, l'ampliació de serveis i els increments de freqüències a les línies existents, la millora dels itineraris i punts de parades dels serveis existents, la creació de serveis llançadora des de les estacions i parades de la xarxa ferroviària o interurbana de superfície, la potenciació de tots els serveis d'empresa, l'extensió de la integració tarifària a tot el territori de la Regió Metropolitana de Barcelona, la promoció de carrils reservats per al transport públic i altres mesures que permetin millorar la velocitat i fiabilitat dels serveis, l'edició de guies específiques de l'oferta de transport públic en àrees d'activitat econòmica, i el suport a la creació de responsables i assessors de mobilitat en determinats polígons industrials.

EL POLÍGON INDUSTRIAL DE GRANOLLERS

Un estudi elaborat l'any 2002 per la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, i supervisat per Comissions Obreres de Catalunya, va analitzar la situació del transport en els polígons industrials de Granollers, tant des del vessant de l'oferta com de la demanda. L'àmbit territorial de l'estudi corresponia als 22 municipis de la comarca del Vallès Oriental que participen en el "Pacte territorial del mercat de treball de Granollers", i els polígons industrials eren els del Congost, el de la Font del Ràdium, el de Palou, el de Jordi Camp i el de Coll de la Manya.

Segons l'estudi realitzat, el 50% de les persones que es desplaçava per motius laborals ho feia per anar a un dels polígons industrials, i prop del 40% dels desplaçaments (uns 40.000) tenien com a destinació la ciutat de Granollers. L'oferta de transport col·lectiu consistia en dues línies de tren rodalies que creuaven l'àmbit territorial del Pacte, i 36 línies de bus interurbà regular. Només quatre municipis, inclosa la capital de la comarca, comptaven amb línies de bus urbà.

L'estudi constatava que la majoria de treballadors no tenia accés habitual a un vehicle per anar a treballar –sobretot les dones-, que el transport col·lectiu de la comarca era poc sostenible i que, en general, no generava confiança, motiu pel qual la seva utilització per accedir als polígons industrials era molt reduïda. El document proposava la participació activa dels ajuntaments en millorar la gestió de la mobilitat dels treballadors, controlar les línies d'empresa, incorporar els convenis col·lectius del compromís de les empreses i dels treballadors en qüestions com el transport i el cotxe compartit, i crear una base de dades sobre els horaris de cada treballador, l'origen del viatge i la disponibilitat de vehicle.

En una segona fase de l'estudi, duta a terme l'any 2003, es va aprofundir en la realització de propostes operatives adreçades a donar prioritat a l'accés en transport públic col·lectiu, organitzar el cotxe compartit, i fomentar l'ús de la bicicleta i dels viatges a peu en condicions segures. Entre els objectius d'aquesta segona fase hi havia també el de constituir

taules de treball per a la mobilitat –tot creant la figura del responsable de mobilitat de cada polígon-; consensuar les actuacions a desenvolupar amb la participació dels regidors implicats, delegats d'empreses, empresaris i l'operador principal de transport públic col·lectiu a la zona –Sagalés-; engegar una campanya de divulgació i, en general, establir línies de seguiment d'una política de mobilitat més sostenible.

L'EXPERIÈNCIA DE VODAFONE

L'empresa Vodafone compta amb un centre de treball situat al Polígon Industrial La Moraleja, a Alcobendas, Madrid. Per a arribar-hi en cotxe, cal utilitzar l'autovia N1, que habitualment està congestionada a causa del gran nombre de vehicles que la fan servir. Per bé que hi ha un servei d'autobús interurbà des de la capital, els embussos de trànsit d'aquesta autovia també afecten la seva freqüència i rapidesa.

La secció sindical de CCOO, en col·laboració amb el Departament Confederal de Medi Ambient i la USMR, va elaborar una proposta per introduir, amb el suport de l'empresa, sistemes de transport alternatius per millorar la puntualitat, evitar l'estrès que pateixen els treballadors que es desplacen en vehicle privat, reduir les despeses econòmiques associades a l'ús del cotxe, i millorar la imatge ambiental de la companyia.

La "proposta de racionalització del transport" va ser àmpliament difosa entre la plantilla de treballadors, i incloïa les mesures següents: oferir un servei d'autobús-llançadora de l'empresa des de les estacions de metro i rodalies-RENFE, i implantar el sistema de cotxe compartit (carpooling).

Després de diversos contactes amb el Consorci de Transport i l'administració local es va acordar elaborar un Pla de Mobilitat, que va tenir com a primera decisió posar en marxa l'autobús-llançadora i oferir-lo de forma gratuïta als treballadors de l'empresa. Actualment, l'utilitzen prop de 200 treballadors d'aquesta companyia.

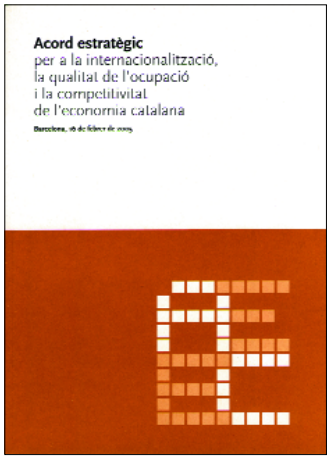
En el marc de la negociació amb l'empresa, es va acordar la creació de la figura del coordinador de transport dins de la secció sindical de CCOO, amb un crèdit horari de 40 hores. Aquest coordinador s'encarregarà de fer un seguiment del servei de llançadora i de la resta de mesures que s'adoptin. L'experiència s'intentarà exportar a altres empreses del mateix polígon.

LA MOBILITAT A L'ACORD ESTRATÈGIC DE CATALUNYA

L'Acord estratègic per a la internalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat el febrer de 2005, vol donar resposta al procés de canvi que viu la societat i l'economia europea i mundial. L'eix central al voltant del qual s'estructura l'Acord estratègic és la necessitat d'augmentar la competitivitat –entesa en sentit ampli– mitjançant la millora de la productivitat de l'economia.

En el marc de l'Acord es van constituir vuit línies de treball que van elaborar un ampli conjunt de propostes d'actuació. Una de les línies va ser la d'Infraestructures de Transport i Mobilitat que va tractar com a temes principals la xarxa viària i el transport per carretera, la mobilitat de les persones i la mobilitat de les mercaderies.

Entre les propostes plantejades cal destacar la que diu el següent: "Es dissenyarà un pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, agrupacions d'empreses i grans equipaments. Per a l'exercici 2005 en concret, i amb l'impuls dels gestors de la mobilitat, s'elaboraran els programes pilot d'accés a 22 polígons (...), que inclouran diversos mitjans de transport, amb mesures com ara potenciar noves línies de transport regular, adaptar els horaris de transport als horaris de treball, reconvertir autobusos d'empresa en autobusos de polígon i promoure el cotxe compartit. El pressupost 2005 incorpora una dotació de 500.000 euros adreçats a dissenyar aquest pla d'accés, 6.500.000



euros per millorar el servei regular de viatgers per carretera i 1.400.00 euros per donar suport a la renovació de la flota d'autobusos de servei discrecional".

El document també proposa la realització de carrils bus per al transport col·lectiu d'accés a Barcelona, amb un programa d'estacions d'autobusos i de prioritització semafòrica, per tal d'afavorir la mobilitat de les persones a l'interior de la regió metropolitana. Així mateix, es preveu crear autoritats de la mobilitat de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona, que elaboraran plans de servei del transport urbà i interurbà de passatgers i duran a terme la integració tarifària d'aquestes zones.

LA MOBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DE LA COMARCA D'OSONA

Des de l'any 2001, l'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, en col·laboració amb la Xarxa de Municipis de la Diputació de Barcelona, analitza la mobilitat laboral a diversos polígons industrials de la comarca a fi de detectar els problemes existents i fer propostes de millora.

L'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, és un organisme constituït per tots els ajuntaments, entitats i institucions que formen part del Pacte d'Osona "Centre", del Pacte de la Vall del Ges, Orís i Bisaura, del Pacte d'Osona Sud-Alt Congost i del Pacte del Lluçanès. Els sindicats majoritaris Comissions Obreres i Unió General de Treballadors, el Consell Empresarial d'Osona, i el Consell Comarcal d'Osona també hi són representats. Han col·laborat també en el finançament dels estudis la Diputació de Barcelona (Àrea de Medi Ambient), la Generalitat de Catalunya (Departament de Treball i Indústria) i l'Empresa Sagalés, SA.

En els vuit polígons estudiats hi ha 223 empreses (17% sobre el total de la comarca) amb 3.648 treballadors, que representen el 20% de la població ocupada. La mostra estudiada s'ha centrat en aquells polígons amb un major nombre de treballadors (amb una mitjana pròxima als 400 per centre productiu).

Les empreses que han participat en el projecte han mostrat el seu interès en portar a la pràctica algunes de les propostes sorgides dels estudis i realitzar proves pilot. A tall d'exemple, una empresa ha ofert el seu servei de transport públic a la resta d'empreses ubicades en el mateix polígon.

El Consell Comarcal d'Osona també té previst crear en un futur proper, amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona, un servei de mobilitat i implantar la figura del gestor de mobilitat.

PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE A LANDETA AUZOA. MUNICIPI D'AZPEITIA

La problemàtica de mobilitat i accessibilitat en polígons industrials no ha passat desapercebuda a IHOBE, des d'on s'ha impulsat un projecte per a desenvolupar "Una metodologia per a realitzar plans de mobilitat d'accés en empreses", amb experiències concretes en diferents indrets.

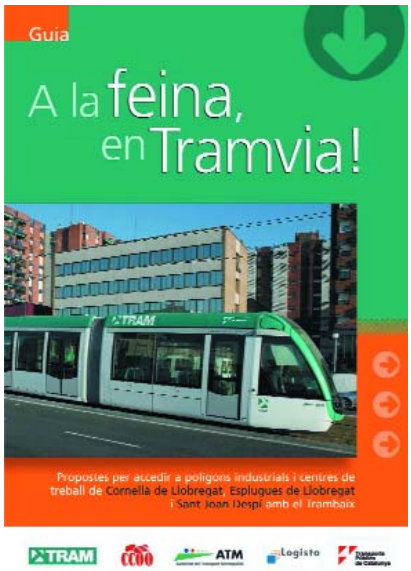
Un d'aquests àmbits, que aborda la mobilitat no només d'una empresa aïllada, sinó dintre d'un entorn molt més ampli, es desenvolupa en el municipi d'Azpeitia, amb una població pròxima als 14.000 habitants, i en concret en el polígon industrial de Landeta, on hi treballen unes 3.000 persones. El projecte s'emmarca en el marc dels plans de Udalsarea 21.

L'ACCÉS EN TRAMVIA A LA FEINA

Comissions Obreres de Catalunya i Tramvia Metropolità han elaborat la guia A la feina, en tramvia!, una publicació que té com a objectiu fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport públic col·lectiu entre els treballadors dels centres d'activitat laboral de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despí. Concretament, les línies de Trambaix que transcorren per aquests tres municipis.

La guia informa, mitjançant plànols, sobre els polígons industrials i centres d'activitat econòmica als quals s'hi pot accedir fàcilment des de cada parada, en un radi aproximat de cinc-cents metres. Cada plànol aporta també informació sobre les línies d'autobús més properes i les empreses més emblemàtiques que poden servir de punt de referència per als treballadors. Al final de la guia hi ha la relació completa d'empreses dels polígons esmentats.

La publicació inclou algunes dades i reflexions sobre els avantatges ambientals, econòmics i socials de la mobilitat en tramvia, i recull un seguit de mesures que les empreses i els treballadors poden prendre per a avançar vers un model de mobilitat més sostenible.



PLA D'ACCESIBILITAT A L'EMPRESA FAGOR

La cooperativa de FAGOR s'ha desenvolupat al costat del nucli urbà d'Arrasate-Mondragón. Actualment, treballen gairebé 4.000 persones en les diferents fàbriques que hi ha en el municipi.

De cara al mes de març de 2007 està prevista la presentació de l'estudi d'accessibilitat al centre de FAGOR. Juntament amb l'anàlisi de les infraestructures que permeten l'accés als diferents centres, s'han obtingut 1.000 enquestes que permetran obtenir la fotografia actual de la mobilitat relacionada amb els treballadors.

Les propostes d'actuació aniran encaminades cap a la realització d'una base de dades per a compartir cotxe i a la implementació d'una línia de bus que doni cobertura als treballadors dels nuclis urbans més pròxims.

PER A MÉS INFORMACIÓ

ADRECES D'INTERNET

Associació per a la Promoció del Transport Públic
www.laptp.org

Autoritat del Transport Metropolità
www.atm-transmet.es

Comissió Obrera de Catalunya
www.conc.es/mobilitat

Departament de Medi Ambient i Habitatge
(Portal de la mobilitat sostenible i segura)
www.gencat.net/mediamb/ea/mobilitat.htm

Institut Català d'Energia
www.icaen.net

Union Internationale des Transports Publics
www.uitp.com

World Business Council for Sustainable Development
www.wbcsdmobility.org

www.mobilitymanagement.be

www.eu-target.net

www.travalsmart.gov.au

Continguts tècnics
Coordinació
Jordi Parés Estela, enginyer de camins, canals i ports
Elaboració
Daniel Jordi Bibiloni, sociòleg

Amb el suport de tot l'equip d'INTRA SL.

Adaptació comunicativa i gràfica
Antoni París -Comunicació Ambiental-
Domènec Òrrit -Disseny Gràfic-