Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Presentació de l'estudi

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la **Regió Metropolitana** de **Barcelona**

Des de la seva constitució, l'any 1997, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona ha tingut com un dels seus objectius principals el de treballar per millorar la mobilitat a la RMB, i en concret, l'accessibilitat dels treballadors i les treballadores als centres de treball. Aquest és un element clau que, juntament amb el desenvolupament territorial, l'activitat econòmica i el capital humà, el Pacte Industrial sempre ha tingut present per mantenir una visió multidimensional del desenvolupament econòmic.

En aquest sentit, els membres del Pacte Industrial en la Declaració de l'Hospitalet de Llobregat de l'any 2001 sobre Mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona, vam remarcar per primer cop la importància cabdal que té el transport públic i l'accessibilitat per assolir un desenvolupament del territori metropolità sostenible des de les vessants econòmica, social i mediambiental.

Una mostra del compromís per millorar la mobilitat a la RMB és la publicació l'any 2003 del primer quadern del Pacte Industrial, Transport públic i treball. Disponibilitat de transport públic col·lectiu interurbà als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona. En aquest estudi es va fer la primera diagnosi conjunta i sistemàtica de l'accessibilitat als polígons industrials en transport públic i col·lectiu del conjunt de la RMB.

Amb l'objectiu d'avançar en la millora de l'accessibilitat dels treballadors als centres de treball, el Pacte Industrial va impulsar la realització del cinquè quadern, denominat Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials, publicat l'any 2007, així com els treballs previs que en van servir de base, realitzats en col·laboració amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Creiem que la col·laboració del Pacte Industrial amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per contribuir a la millora de la mobilitat a la RMB pot resultar encara més estable i fructífera, tenint en compte l'oportunitat que comporta la recent adhesió formal de la Generalitat de Catalunya al Pacte Industrial.

Aquest nou treball denominat "Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Una proposta del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona" té per objectiu disposar d'un document consensuat que conté una proposta de definició de la figura del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica, per ser lliurat al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, que és l'òrgan competent del Govern de la Generalitat en matèria de mobilitat.

El treball dut a terme és pioner en la mesura que, partint d'una anàlisi que emmarca els elements clau a considerar en la gestió de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica, inclou un seguit de propostes elaborades a partir del consens dels membres integrants de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial. El nucli central de l'estudi és la proposta de la dependència i les funcions que el gestor/a de la mobilitat dels polígons d'activitat econòmica ha de desenvolupar, així com la proposta del perfil professional que el gestor/a ha de tenir per dur a terme les seves funcions d'una manera eficient.

D'aquesta manera, i seguint un dels principis orientadors de la seva activitat, com és el de la complementarietat, el Pacte Industrial mostra la seva iniciativa en presentar aquesta proposta al Govern de la Generalitat, facilitant el desenvolupament normatiu d'una figura rellevant per a la millora de la mobilitat com és la del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica.

Carles Ruiz Novella
President del Comitè Executiu
Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Si fem una lectura detinguda de la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya, trobem la referència a la creació de la figura del gestor o gestora de la mobilitat i també l'Acord Estratègic preveu mesures destinades a facilitar la gestió integral dels polígons industrials. Per altra banda, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, tenint present el seu objectiu de millorar l'accessibilitat dels treballadors i treballadores al seu lloc de treball, va constatar que encara no s'havia realitzat el desenvolupament legal de la figura del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Davant d'aquesta necessitat vàrem decidir elaborar una proposta que facilités la seva concreció normativa.

Atès que el Pacte Industrial és una associació formada per administracions públiques, organitzacions sindicals i organitzacions empresarials, i tenint present que la concertació és un dels seus principis, es garanteix el consens entre tots aquests agents, almenys d'aquells implicats a la Regió Metropolitana de Barcelona. D'aquesta manera s'ha obtingut com a resultat una proposta sobre el gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica amb la força resultant de la pluralitat d'entitats i organismes que configuren aquesta aliança estratègica.

Per afavorir el procés de concertació respecte a la definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica, la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial va obrir un procés participatiu en el qual tots els seus membres van disposar d'un espai per debatre i negociar, de manera que les deu reunions, tant plenàries com sectorials, realitzades durant més d'un any han permès arribar a un acord sobre el text de l'estudi "Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Una proposta del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona".

M'agradaria destacar que l'anàlisi i la proposta fetes es divideixen en quatre capítols amb objectius diferenciats, des de la situació de partida fins al finançament de les tasques de la gestió de la mobilitat, passant per l'anàlisi de la tasca de la gestió de la mobilitat i, el que és l'element central de l'estudi, la figura del gestor/a de la mobilitat, que té com a objectiu definir la seva dependència, funcions i perfil professional. Evidentment, la millora de l'impacte social i mediambiental, així com la millora del finançament del transport públic als polígons d'activitat econòmica, han d'esdevenir una millora en els desplaçaments dels treballadors i treballadores per desenvolupar l'activitat en millors condicions i d'una forma més eficaç.

En conclusió, el document "Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica" és una proposta impulsada pel Pacte Industrial a partir de la necessitat constatada i fruit del consens dels seus membres, que es presenta al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en tant que entitat responsable de l'elaboració del reglament que desenvolupi la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de la mobilitat.

Eva Granados Galiano
Presidenta de la Comissió de Mobilitat
Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Estudi complet

Primera part. La situació de partida

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

SUMARI

1. LA SITUACIÓ DE PARTIDA 3

1.1. CARACTERITZACIÓ DELS POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES D'ACTIVITAT ECONÒMICA A LA RMB 5

1.1.1. Diversitat de definicions, de tipologies i de localitzacions 5

a) La multiplicitat de definicions 5
b) La diversitat de tipologies 7
c) Diversitat de localitzacions 10

1.1.2. Diversitat de mecanismes de promoció i de fórmules de gestió 16

a) La diversitat de mecanismes de promoció 16
b) La diversitat de fórmules de gestió 19

1.2. L'ACCESSIBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES D'ACTIVITAT ECONÒMICA 24

1.2.1. Elements d'accessibilitat que condicionen la gestió de la mobilitat 24

a) Increment continuat del nombre i la distància dels desplaçaments 24
b) Múltiples motius per a desplaçar-se 25
c) Clar predomini del transport privat en els desplaçaments laborals 25
d) Dos models territorials diferents: dos enfocaments de la gestió de la mobilitat 26
e) La diversitat de tipus d'activitats determina diferents models de mobilitat generada 27

1.2.2. Les causes 28

a) Creació d'un teixit industrial desvinculat de les trames urbanes 28
b) La dispersió territorial i l'atomització empresarial dificulta l'organització 30
c) Una xarxa de transport ferroviari i uns serveis poc ajustats a les necessitats de la demanda 31
d) Transport col·lectiu per carretera poc competitiu davant el vehicle privat 32
e) Manca d'articulació de la xarxa viària amb els sistemes urbans i territorials 33
f) La comptabilitat del transport potencia els desplaçaments en vehicle privat 33
g) Desplaçaments a peu i amb bicicleta: llargs, incòmodes i insegurs 34

1.2.3. Les conseqüències 35

a) Pèrdua de competitivitat del sistema productiu 35
b) Generació d'un model excloent socialment 36
c) Increment de l'accidentalitat viària 36
d) Importants impactes mediambientals 38
e) Increment de la despesa externa associada al sector del transport 40

1.3. MARC INSTITUCIONAL: ELS AGENTS IMPLICATS 41

1.3.1. Les administracions públiques 41

1.3.2. Les empreses 45

1.3.3. Els treballadors 46

1.3.4. Els col·lectius exclosos 47

1.3.5. Els operadors de transport públic 47

1.4. EL NOU MARC DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT 48

a) La llei de la mobilitat dibuixa l'escenari en favor de l'accessibilitat als centres generadors de mobilitat 50

b) El desplegament de la llei d'urbanisme i de la mobilitat introdueix nous instruments d'avaluació de la mobilitat generada 52

c) La gestió de la mobilitat en centres de treball com a mesura a tenir en compte per a millorar la qualitat de l'aire 53

d) Increment de les ajudes econòmiques per a la redacció de plans de mobilitat específics 54

e) Voluntat d'estandarditzar les metodologies d'elaboració dels plans de mobilitat específics 55

f) La millora de la mobilitat dels treballadors com a estratègia per a millorar la competitivitat i la qualitat de l'ocupació de l'economia catalana 56

g) Tractament fiscal favorable a les empreses que redactin plans de transport 58

h) Foment del teletreball 59

i) La gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica 60

1. LA SITUACIÓ DE PARTIDA

Actualment existeix un gran consens entre els agents implicats (administracions, empresaris, treballadors) sobre la necessitat de gestionar la mobilitat generada pels polígons industrials i zones d'activitat econòmica. Així ho estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya, en la seva disposició addicional tercera.

En el que no hi ha un posicionament unitari és en la definició de què vol dir gestionar la mobilitat, quines dimensions té, quin abast té, quines tasques implica i com s'ha de desenvolupar en un context extremadament heterogeni i divers des del punt de vista dels agents que hi participen i de les característiques físiques i funcionals d'aquestes zones d'activitat.

El present capítol té per objectiu fer una aproximació a aquells aspectes que fan necessària la gestió de la mobilitat; no tant per establir aquesta necessitat (dèiem que existeix consens sobre aquest aspecte), sinó per determinar com ha de ser (els aspectes que la fan necessària també la defineixen). No es tracta d'una anàlisi exhaustiva de què, com i on són aquestes zones d'activitat econòmica (ja s'han fet diversos estudis d'anàlisi d'aquests aspectes, entre ells la Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials*) sinó de ressaltar o de posar en negreta aquells aspectes genèrics que configuraran el que és la gestió de la mobilitat i el que hauria de ser el perfil del gestor/a de la mobilitat en aquestes àrees.*

Concretament, es farà referència a diferents aspectes que dimensionaran i definiran la gestió de la mobilitat:

El ***primer apartat*** *s'ocuparà de com condicionen aquesta tasca aspectes de definició (com la condiciona el concepte actual de polígon industrial o àrea d'activitat econòmica?), de característiques físiques (com la condicionen les mides, les densitats o els nivells d' accessibilitat?), funcionals o organitzatives (com condicionen la gestió de la mobilitat la manera que aquestes àrees tenen d'organitzar-se i de funcionar?) i de paràmetres de localització (com influeix la localització d'aquestes àrees quan ens plantegem definir la gestió de la mobilitat?).*
El ***segon apartat*** *farà referència, de forma genèrica, a les mancances d'accessibilitat, al problema fonamental que, encara que no se sàpiga amb claredat com s'ha de fer, provoca que hi hagi un profund consens sobre la necessitat de*

gestionar la mobilitat en aquests espais d'activitat econòmica. Concretament, es farà un repàs superficial d'aquelles disfuncionalitats d'accessibilitat, les seves causes i les seves conseqüències. A més de certificar el diagnòstic, aquest repàs ens dirà quins objectius ha de perseguir la gestió de la mobilitat i sobre quins aspectes s'ha de centrar.

*El **tercer apartat** parlarà del marc institucional vigent, del mapa de competències establert i dels agents que participen en el fet econòmic i de com aquestes característiques condicionen la tasca de la gestió de la mobilitat.*

*Finalment, el **quart apartat** es referirà a un dels aspectes més importants per entendre què i com ha de ser la gestió de la mobilitat als polígons industrials i zones d'activitat econòmica. El nou marc de la gestió de la mobilitat que pren com a referència el paradigma de la conciliació entre el desenvolupament i la competitivitat i els paràmetres de sostenibilitat, seguretat i equitat, que cada cop amb més intensitat forma part de les agendes polítiques als països desenvolupats.*

1.1. CARACTERITZACIÓ DELS POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES D'ACTIVITAT ECONÒMICA A LA RMB

1.1.1. Diversitat de definicions, de tipologies i de localitzacions

a) La multiplicitat de definicions

De forma molt general, pot dir-se que un polígon industrial correspon a un emplaçament on s'agrupen un **conjunt d'empreses dedicades principalment a l'activitat industrial i que comparteixen un conjunt de serveis en sòl qualificat d'industrial, terciari o mixt.**

No obstant això, malgrat l'existència d'un important nombre de zones industrials, actualment **no hi ha cap definició jurídica** explícita de què és un polígon industrial i **tampoc existeix un registre o cens oficial d'aquests espais**. És a dir, no hi ha cap fórmula legal que estableixi com han de ser, com s'han d'estructurar, com s'han d'organitzar i com s'han de gestionar. Aquest fet dóna lloc a una multiplicitat de realitats que, al mateix temps, donen lloc a diverses definicions en funció d'aspectes com la normativa urbanística o les activitats que s'hi desenvolupin, entre altres. Es tracta, doncs, d'un terme normalitzat en el llenguatge però que pot referir-se a realitats força heterogènies.

Per exemple, la normativa urbanística ens dóna una primera aproximació, pel que respecta a la delimitació física, quant a la classificació del règim del sòl (usos industrials, terciaris o mixtos), si bé un polígon industrial va més enllà d'aquesta delimitació física pel fet que es tracta també d'un terme econòmic. Si tenim en compte les activitats que hi tenen lloc, la definició de polígon industrial és diversa i dinàmica, en tant que va evolucionant al llarg del temps al ritme de la reestructuració econòmica i les dinàmiques de redistribució de les activitats en el territori.

Fins al segle XIX la indústria era molt coincident amb el que ara entenem per artesania. Les fàbriques eren sobretot tallers que formaven part de la ciutat en la

mateixa mesura que l'activitat comercial o que els espais residencials. No és fins la mecanització dels sistemes productius que sorgeixen a moltes ciutats fàbriques on treballen milers de persones i que ocupen l'espai urbà de manera que el configuren, exercint de pols o nodes.

Els canvis que s'han produït en les darreres dècades en el sector industrial han suposat al mateix temps noves necessitats quant a la localització de l'activitat en el territori. La reconversió de l'activitat productiva ha suposat, per tant, un procés paral·lel de relocalització de les activitats des de les trames urbanes de les ciutats cap a la perifèria urbana de la mateixa ciutat o de les més petites del seu voltant. La indústria ha passat a localitzar-se en zones especialitzades amb el que comunament anomenem polígons industrials.

Més recentment, en molts polígons industrials s'han instal·lat determinades activitats no directament relacionades amb l'activitat secundària, i això suposa una disminució de la participació relativa de la indústria en l'ocupació i en el valor afegit. Els canvis produïts en el mercat immobiliari i l'increment dels costos de propietat o de lloguers han comportat que moltes empreses treguin les seves oficines del centre de les ciutats. Com a conseqüència, les activitats que es localitzen en els polígons són cada cop més diverses. Per aquesta raó, recentment s'han començat a utilitzar uns termes més amplis com els **d'*àrea d'activitat econòmica*, *polígon d'activitat econòmica* o *polígons empresarials*.**

b) La diversitat de tipologies

En relació amb el que s'ha dit al punt anterior, hi ha diversos criteris que permeten classificar i determinar l'existència de nombroses tipologies de polígons industrials i zones d'activitat econòmica.

Tanmateix, partint de la **condició inicial de tenir un mínim de 50 treballadors del sector industrial i una superfície neta dedicada al mateix sector superior a 1 hectàrea, es poden utilitzar diferents criteris per a classificar-los**:

Quadre 1: Tipus de polígons industrials segons diferents criteris

CRITERI	TIPOLOGIES
MIDA	**Polígon industrial petit:** Menys de 5 ha o menys de 500 treballadors (determinar si forma part d'un complex comercial de dimensions mes grans). Polígons comercials i de serveis amb superfície inferior a 1 ha. **Polígon industrial mitjà:** Entre 5 i 15 ha o entre 500 i 1.000 treballadors. **Polígon industrial gran:** Entre 15 i 75 ha o entre 1.000 i 5.000 treballadors. **Polígon industrial molt gran:** Més de 75 ha o més de 5.000 treballadors.
UBICACIÓ	**Polígons integrats**: quan almenys un dels seus treballadors pot accedir-hi amb modes no motoritzats, cosa factible quan el temps de desplaçament se situa entre els 10 i els 20 minuts i, per tant, la distància des de l'últim habitatge del continu urbà consolidat fins a l'entrada de l'empresa més propera del polígon no excedeix els 1.000 m. **Polígons aïllats**: en el cas contrari i quan un polígon Industrial gran o molt gran es troba en un municipi de menys de 5.000 habitants.
DENSITAT	**Poc dens:** < 1 treballador per cada 100 m^2 edificats **Dens:** Entre 1 i 5 treballadors per cada 100 m^2 edificats **Molt dens:** > 5 treballadors per cada 100 m^2 edificats
ACTIVITAT	**Industrial:** S < 0,25 **Industrial i serveis:** 0,25 < S < 0,75 **Comercial i serveis:** S > 0,75 S= (superfície serveis + superfície comercial) / superfície total

Font: PIRMB (2007). *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat a polígons industrials.* Quadern número 5 del Pacte Industrial

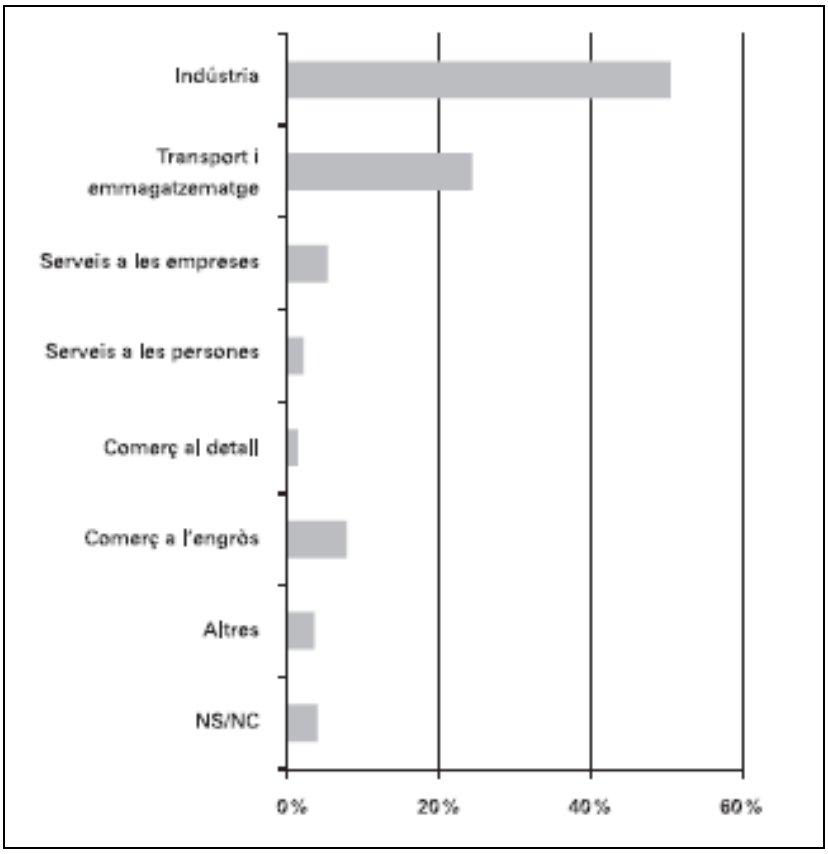
Pel que respecta al criteri de classificació segons **el tipus d'activitat**[1], concretament la **indústria** ocupa poc més de la meitat del sòl, mentre que les **activitats de transport i emmagatzematge** cada cop hi són més presents. En general, pot afirmar-se que com més nou és el polígon industrial major és el percentatge d'ocupació del sòl per activitats logístiques i inferior al de la indústria tradicional com a conseqüència de l'augment del tràfic de mercaderies.

A més de la indústria i les activitats logístiques, una altra branca d'activitat important és el **sector serveis**, en la qual destaca especialment al **comerç a l'engròs.** Aquestes solen ser empreses que requereixen grans superfícies per emmagatzemar mercaderies, i bona accessibilitat. Inclosos en el sector serveis, hi ha també un segon grup d'establiments que donen **servei a les empreses i als treballadors dels polígons** (restauració, oficines d'entitats financeres, gasolineres i hotels, entre d'altres) i que habitualment s'instal·len en polígons grans i mitjans. Hi ha també un tercer grup del sector serveis corresponent a **altres activitats econòmiques** que no donen un servei directe ni a les empreses ni a les persones que hi treballen; poden ser compatibles amb l'activitat residencial i habitualment es deslocalitzen a causa del major preu del sòl de les àrees més urbanes i al menor preu del sòl industrial.

Aquesta distribució segons diferents subsectors d'activitat econòmica ens indica que els polígons industrials estan canviant les seves funcions tradicionals.

[1] MIRALLES-GUASCH, C i DONAT, C. (2007). "*Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm.45.

Gràfic 1: Ocupació del sòl als polígons d'activitat econòmica segons branques d'activitat (%). Total Catalunya



Font: MIRALLES-GUASCH, C i DONAT, C. (2007). "*Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm.45.

A més de trobar polígons d'activitat econòmica amb més o menys participació del sector industrial (en funció del pes d'altres branques d'activitat com per exemple el comerç o les activitats logístiques), es constata una altra realitat que dificulta la ubicació de determinades indústries de tipus més tradicional en determinats espais. Aquest fet es dóna quan l'expulsió de determinades activitats terciàries del centre de la ciutat i la proliferació d'activitats logístiques permet la creació d'espais mixtos en convivència amb usos residencials en els quals es dificulta la localització d'activitats productives tradicionals. Diferents ciutats catalanes immerses en processos de reconversió de determinats espais industrials han posat en marxa suposat la substitució d'antics espais industrials per espais d'usos residencials o mixtos.

A més d'establir-se tipologies en funció dels criteris que ja s'han esmentat (activitat, superfície, nombre de treballadors, etc.) també es poden establir unes tipologies addicionals de polígons industrials i d'activitat econòmica seguint el **criteri d'antiguitat:**

- Polígons antics
- Polígons de recent promoció i execució
- Polígons de futura promoció

L'antiguitat del polígon resultarà de gran importància a l'hora de definir les prioritats en la gestió de la mobilitat de cada tipus de polígon, tenint en compte que les problemàtiques podran associar-se al període en què es va desenvolupar l'actuació. En els polígons més antics, per exemple, que en determinades ocasions poden estar emplaçats més a prop de les trames urbanes consolidades, l'estat de la urbanització sol ser un problema on els nivells de qualitat urbanística no es corresponen mai amb els nivells de la ciutat.

c) Diversitat de localitzacions

Els processos que han donat lloc a l'aparició de diferents tipologies de polígons o àrees d'activitat econòmica també han configurat un patró de localització d'aquestes zones ben divers. Si bé, com s'ha dit, el tret comú ha estat l'expulsió d'activitat des de les ciutats cap a àrees d'activitat econòmica de les perifèries, la distribució d'aquestes pel territori presenta trets molt diferents entre les unes i les altres.

Segons l'estudi **"Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons industrials i terciaris a Catalunya"**, a Catalunya hi ha un total de 1.750 polígons d'activitat econòmica de més de 0,5 hectàrees que ocupen un total de 32.240 hectàrees i suposant el 18% del sòl urbà i urbanitzable.

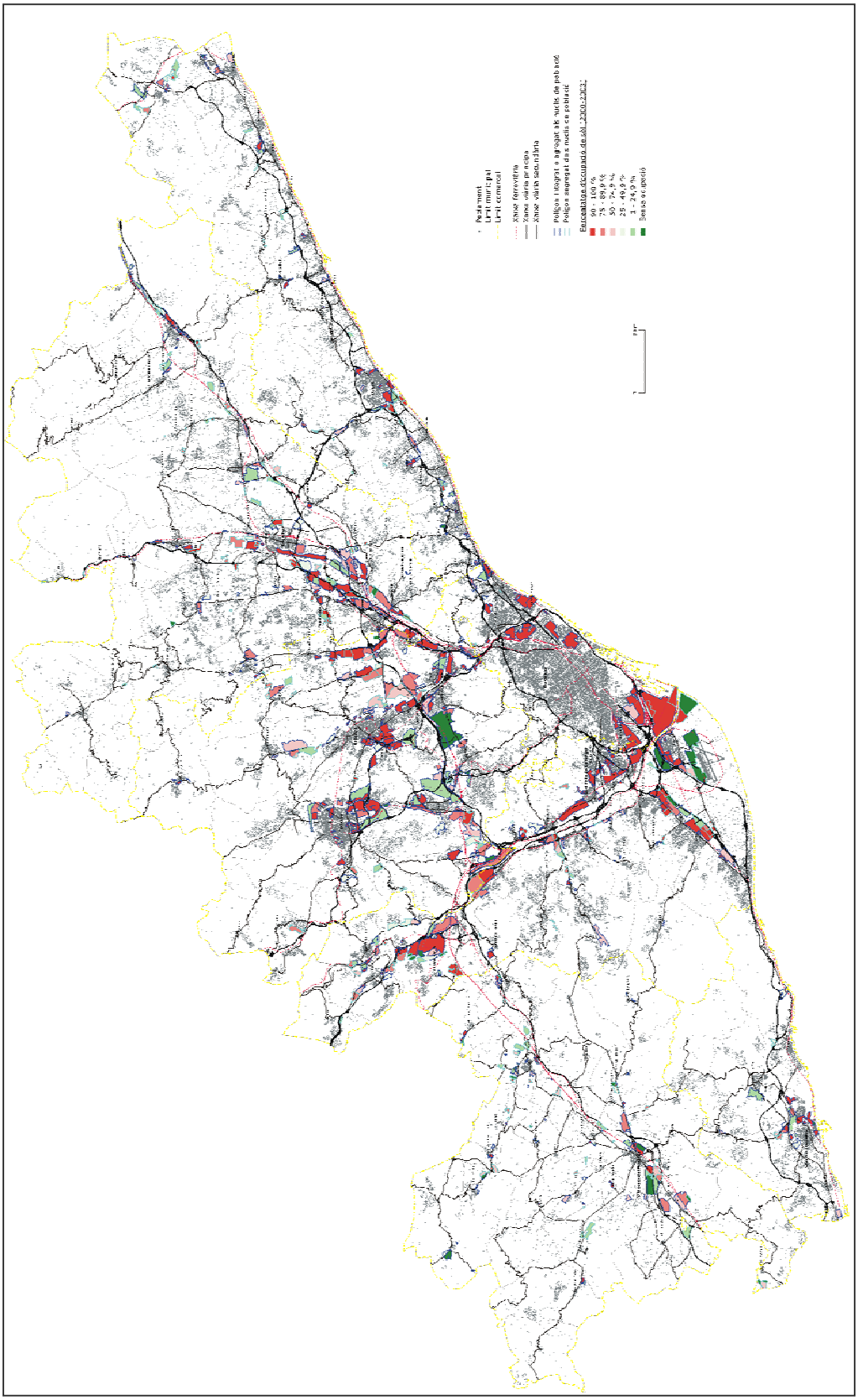
Taula 1. Distribució segons àmbit territorial del polígons d'activitat

Àmbit territorial	Polígons d'activitat		Superfície bruta (ha.)	
Regió Metropolitana de Barcelona	712	40,7%	15.623	48,5%
Comarques Centrals	329	18,8%	3.666	11,4%
Comarques Gironines	287	16,4%	3.669	11,4%
Camp de Tarragona	176	10,1%	5.030	15,6%
Àmbit de Ponent	159	9,1%	2.717	8,4%
Terres de l'Ebre	61	3,5%	1.376	4,3%
Alt Pirineu i Aran	24	1,4%	158	0,5%
CATALUNYA	1.748	100,0%	32.239	100,0%

Font: MIRALLES-GUASCH, C i DONAT, C. (2007). "*Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, Núm.45.

La Regió Metropolitana de Barcelona és l'àmbit territorial on es concentra el major nombre de polígons (712, el 40,7%) així com també de superfície bruta (15.623 ha, el 48,5%) que suposen aproximadament el 20% del sòl urbà i urbanitzable de l'àmbit. La gran majoria es localitza a les comarques del Vallès Occidental, el Baix Llobregat i el Vallès Oriental, seguint els principals corredors entre el Pla de Barcelona i la Depressió Prelitoral.

Mapa 1. Polígons d'activitat a la Regió Metropolitana de Barcelona



Font: MIRALLES-GUASCH, C i DONAT, C. (2007). "*Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm.45.

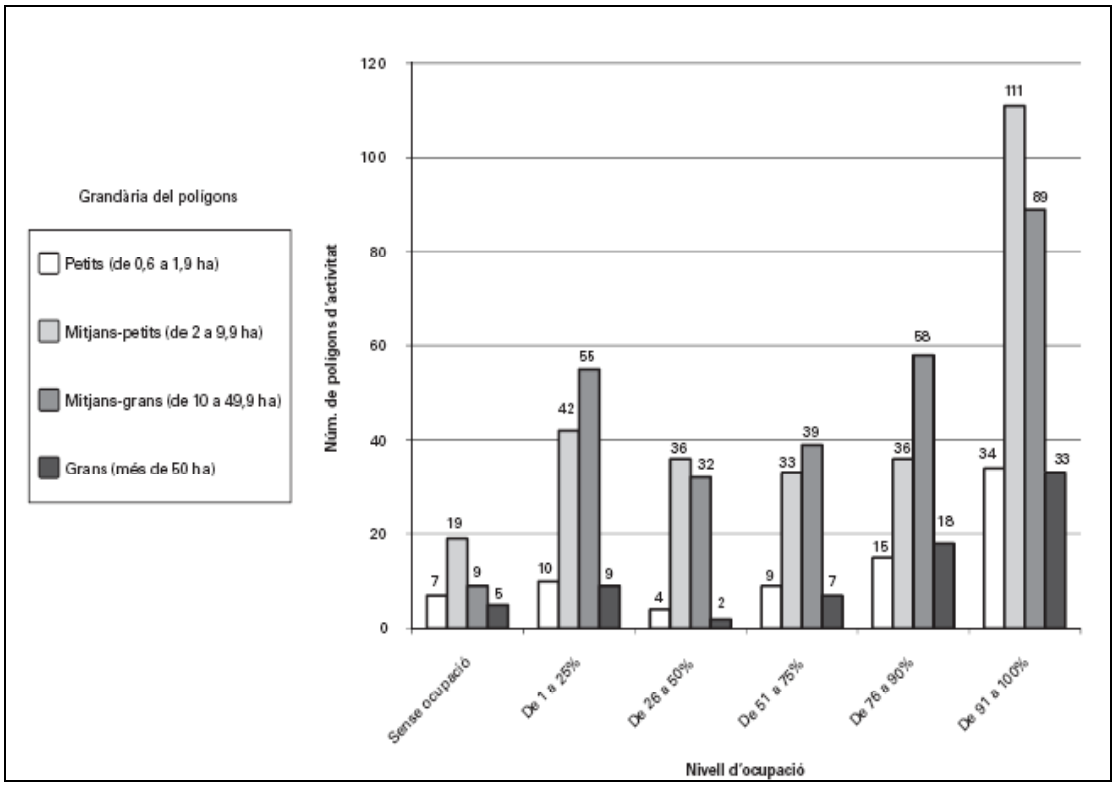
Si s'observa amb més detall l'emplaçament i s'analitzen les relacions espacials entre els polígons, es poden observar dos fenòmens oposats. D'una banda, als grans corredors, on es localitzen la major part dels polígons d'activitat econòmica (corredor del Llobregat, corredor Besòs-Mogent-Congost, corredor de la C-58, Riera de Caldes i Riera de Rubí), es configuren fins a 16 grans àrees d'activitat econòmica. D'altra banda, també s'observa el fenomen oposat de fragmentació, fruit de l'aïllament dels polígons entre ells. En general, aquests són de dimensions petites o mitjanes i es localitzen majoritàriament als espais més perifèrics de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Observant la distància entre els polígons i els nuclis de població, es constata com el 70% dels polígons es troben integrats als teixits urbans mentre que el 30% restant es troben segregats i situats a més de 200 metres dels nuclis urbans. En general, els polígons situats en grans àrees d'activitat econòmica acostumen a estar més agregats o integrats a les trames urbanes. Per contra, els polígons més perifèrics i de petites dimensions es localitzen de forma més dispersa i fragmentada en el territori i generalment estan segregats dels nuclis urbans

És justament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona on l'existència d'un instrument de planejament urbanístic supramunicipal com és el Pla General Metropolità ha suposat que els polígons s'estructurin formant grans àrees d'activitat econòmica amb continuïtat amb els teixits urbans. A La resta del territori (exceptuant ciutats de llarga tradició industrial), el desenvolupament del sòl per activitats ha donat lloc a una distribució dels polígons de forma fragmentada i segregada.

Pel que fa a **l'ocupació del sòl,** a la Regió Metropolitana de Barcelona és on el percentatge d'ocupació és més elevat respecte la resta d'àmbits territorials catalans. Així, més de la meitat presenten ocupacions superiors al 50%. Cal tenir en compte, però, que és l'àmbit de Catalunya amb més sòl disponible, atès que hi ha 156 polígons (una quarta part) amb un nivell d'ocupació del sòl inferior al 25%.

Gràfic 2: Nombre de polígons d'activitat a la Regió Metropolitana de Barcelona segons el nivell d'ocupació del sòl i la grandària



Font: MIRALLES-GUASCH, C i DONAT, C. (2007). "*Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm.45.

En resum, la manca de definició jurídica i d'un cens o registre oficial dels polígons d'activitat econòmica fa que ens enfrontem a una diversitat de tipologies, funcions i localitzacions, i que no tinguem unes indicacions nítides de com han de ser, com s'han d'estructurar, com s'han d'organitzar i com s'han de gestionar. Aquesta diversitat de tipologies, que, a més, va evolucionant amb el temps, ens aboca a una multiplicitat de característiques, de possibilitats, de necessitats i de demandes, també canviants, que condicionen, d'inici, la manera en què ens plantegem gestionar aspectes com la mobilitat.

Partint d'aquesta complexitat, amb la voluntat de simplificar el que s'ha anat explicant fins ara, el següent quadre proposa una classificació tenint en compte el **criteri inicial "Sector d'activitat econòmica al qual pertanyen".**

Quadre 2: Classificació dels sectors d'activitat econòmica

		Activitats	Localització i agregació	Implantació	Requeriments funcionals
SECUNDARI	Indústries singulars caracteritzades per activitats perilloses o insalubres	Petroleoquímica, nuclear, cimentera, deixalleria, incineradora.	- Emplaçament específic aïllat fora dels àmbits urbans. - Recintes tancats d'alta seguretat.	Parcel·la tancada per raons de seguretat	Necessitats implorants d'accessibilitat, seguretat i subministraments.
	Empreses mitjanes d'activitats amb requeriments específics	Envasament aigües minerals, tèxtils, materials de construcció, indústria agroalimentària.	- Lligada al procés productiu prop de les matèries primeres - Possibilitat agregació amb altres tipus d'activitats.	Parcel·la tancada o oberta però amb certa flexibilitat a l'entorn immediat.	Bàsics pel que fa als serveis, però específics per al procés productiu.
	Sectors d'activitat econòmica per a la petita i mitjana empresa	Indústria productiva, de transformació, de petita logística.	- A tot el territori propera a l'entorn urbà metropolità, capitals de comarca i en els eixos de comunicació. - Pot ser aïllada o en continuïtat urbana.	En sòl industrial urbanitzat en parcel·la generalment tancada o sectors oberts o controlats. Possibilitat de sectors mixtos pel que fa als usos i de mides parcel·làries molt variades.	Flexibilitat d'ús, espais modulars, tant en parcel·lari com en edificacions amb possibilitat de lloguer o *leasing*.
LOGÍSTICA	Àrees i centres logístics de distribució	Centres Integrals de Mercaderies, Port sec, Zona Franca.	- En nusos d'accessibilitat territorial. - Espais unitaris en recintes tancats.	En parcel·la oberta en grans polígons urbanitzats.	Alta connectivitat, bona imatge i dotació de serveis comuns.
TERCIARI	Grans empreses multinacionals en peces singulars en el territori	Seu productiva i/o representativa de grans empreses	- Especialment RMB amb alta connectivitat amb infraestructures. - Recintes tancats i a vegades formant part de parcs tecnològics i terciaris.	Sectors a mida en teixits industrials amb situació geoterritorial excel·lent.	Molt alts quant a la imatge i específics pel que fa als serveis, la superfície i els accessos per a acollir treballadors qualificats.
	Indústries urbanes	Activitats d'alt valor afegit (arts gràfiques, editorials, seus corporatives, R+D, etc.)	- En parcel·la tancada en espais compartits en teixits urbans d'ús mixt. - Districtes urbans d'activitat o bé independents en el teixit urbà, sense recinte tancat.	En tipologies urbanes, compatible amb altres usos urbans.	Necessitat de centralitat i vinculació a xarxes i infraestructures.
	Parcs empresarials, tecnològics i científics	Investigació i desenvolupament tecnològic.	- Proximitat i accessibilitat al nucli urbà en àrees de centralitat o nova centralitat territorial. - Sectors gestionats de forma estable en recinte controlat.	En parcel·la oberta de baixa densitat d'ocupació, compatible amb altres usos i qualitat paisatgística.	Integració activitats productives, serveis avançats i centres d'investigació.
	Parcs comercials	Activitats comercials a l'engròs o al detall especialitzat.	- Propers a àrees poblades o posicions estratègiques en el territori. Compatible amb altres usos en recintes oberts o controlats.	Solars singulars amb bona dotació d'infraestructura viària.	Infraestructures viàries, bona visibilitat per afavorir la condició d'aparador.
	Recintes firals	Presentació, màrqueting, i difusió de productes i serveis.	- Espais de centralitat urbana i/o territorial. - Formant recintes amb gestió i projecció integral.	Parcel·la oberta de gran accessibilitat amb vehicle privat i amb transport públic	Espais urbanitzats de qualitat i gran flexibilitat espacial amb alta prestació d'infraestructures i serveis.

Font: Institut Català del Sòl (2007) *Sectors d'Activitat Econòmica. Llibre d'Estil.*

1.1.2. Diversitat de mecanismes de promoció i de fórmules de gestió

En la línia del que s'ha comentat fins ara, també poden donar-se diverses fórmules d'iniciativa o promoció que originen multiplicitat de nivells organitzatius, de funcionament i de gestió dels polígons industrials i d'activitat econòmica.

a) La diversitat de mecanismes de promoció

La **promoció pública** de polígons d'activitat econòmica es dóna quan l'administració (sigui de forma directa o a través d'una empresa pública) propietària dels terrenys, a través de la compra de sòl i posterior requalificació d'usos, n'executa la urbanització de les vies i dels serveis bàsics, i després en ven (o lloga o atorga el dret de superfície, etc.) les parcel·les resultants a les empreses interessades a establir-hi activitats productives o magatzems. Habitualment, aquests polígons tenen la seva trama de vials, que els conforma com uns carrers més, amb manteniment municipal, de la mancomunitat o el consorci. Els propietaris de les indústries són uns veïns més que tributen impostos municipals.

La promoció pot donar-se per part d'una única administració o per part de dues o més administracions. En termes generals, es pot dir que a mesura que s'incrementa el nombre d'administracions implicades, el polígon d'activitat econòmica acostuma a tenir un major caràcter estratègic. Tanmateix, la tradicional metodologia de desenvolupament urbanístic basada en la confluència d'accions i interessos del binomi ajuntament-promotor del sòl, convergint voluntats municipals i interessos dels inversors, és i ha estat una pràctica molt comuna[2]. En aquests casos l'única administració actuant és l'ajuntament en l'exercici de les seves competències urbanístiques. Aquest model mancat d'una visió global ha suposat múltiples efectes negatius des del punt de vista econòmic, social i ambiental, ja que sovint les indústries no assumeixen la necessitat d'instal·lar-se sobre el territori sota cap criteri d'ordenació més enllà que el de respondre a les necessitats de producció i abastiment. Els criteris d'ordenació urbanístics sovint s'han relacionat només per l'establiment d'unes determinades condicions en el viari, en les dotacions d'equipaments i serveis o sobre la parcel·lació. Les conseqüències específiques en

[2] CASTANYER, M i FERRAN, A. (2007). "*Instruments per a la planificació, el disseny i la gestió de les noves àrees d'activitat econòmica*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm.45.

matèria d'accessibilitat es descriuran a l'apartat 1.2.3 i estan relacionades sobretot amb un consum indiscriminat de sòl.

Els polígons de promoció pública per part de dues o més administracions corresponen a polígons d'activitat econòmica que habitualment responen a criteris de funcionalitat, racionalitat i eficiència i acostumen a tenir un abast territorial plurimunicipal. Es poden utilitzar diferents fórmules de participació de les diverses administracions, establint-se la creació d'entitats locals supramunicipals com ara una **mancomunitat de municipis**, entesa com una associació voluntària de municipis amb personalitat jurídica pròpia per a desenvolupar els seus objectius. L'objectiu final és el d'executar les competències pròpies dels municipis (activant un instrument de planejament urbanístic, normalment un pla parcial) per tal d'establir mecanismes que superin els efectes negatius de l'excessiu fraccionament que suposen a vegades els límits administratius.

Una altra fórmula és la creació de **consorcis interadministratius** com un organisme públic amb personalitat jurídica pròpia, on els seus components voluntàriament cedeixen les seves competències sobre una determinada matèria. En els consorcis, per tant, hi acostumen a estar representades diferents entitats com ara ajuntaments, la Generalitat de Catalunya i a vegades agents públics o privats, especialitzats en aquests tipus de projectes i amb capacitat tècnica i econòmica suficient.

En aquests casos, la figura que s'executi es conforma com a entitat urbanística especial[3] en condició d'administració actuant, assumint, doncs, les competències en matèria d'urbanisme.

En el següent quadre s'inclou la descripció de diferents entitats públiques que acostumen a fer promocions de polígons d'activitat econòmica. Aquestes entitats poden promoure el polígon de forma individual o de forma concertada amb altres entitats mitjançant fórmules de concertació amb agents públics i privats amb la figura que s'hi determini.

[3] Són entitats urbanístiques especials l'Institut Català del Sòl, els consorcis urbanístics, les mancomunitats en matèria d'urbanística, les entitats públiques empresarials locals i les societats de capital 100% públic de caràcter local. Poden assumir competències urbanístiques en matèria de planejament i de gestió urbanístics en els supòsits que operen com administració actuant.

Quadre 2: Exemples d'ens públics per al desenvolupament de polígons d'activitat econòmica

Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (SEPES)	SEPES és una empresa pública depenent del Ministerio de la Vivienda. L'objectiu de la SEPES és la promoció, adquisició i preparació del sòl per a assentaments residencials, industrials, terciaris i de serveis, per a la qual cosa elabora plans i projectes d'urbanització i executa les infraestructures urbanístiques necessàries. SEPES té un paper rellevant en el desenvolupament d'aquells parcs empresarials que pel seu caràcter estratègic requereixin la intervenció d'una entitat pública que en garanteixi el correcte desenvolupament.
Institut Català del Sòl (INCASOL)	L'INCASOL és una empresa pública depenent dels departaments de Política Territorial i Obres Públiques i Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya. A més d'altres usos, l'INCASOL promou sòl per a usos industrials i de serveis amb l'objectiu de potenciar el desenvolupament equilibrat del teixit productiu arreu de Catalunya. En aquest sentit, l'INCASOL vol potenciar l'activitat econòmica en polígons de gran extensió distribuïts geogràficament pertot Catalunya, amb el fi d'evitar la dispersió de sectors de mida petita que provoquen una despesa de sòl lliure i plantegen més problemes d'accessibilitat lliure.
Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques SA (CIMALSA, SA)	CIMALSA és una empresa pública de la Generalitat de Catalunya depenent del Departament de Política Territorial i Obres Públiques encarregada de la promoció de centrals i infraestructures per a la mobilitat i les activitats logístiques. Les diferents CIM existents a Catalunya agrupen, al mateix lloc, instal·lacions, serveis i funcions que requereixen les activitats pròpies del sector, com són la consolidació, el fraccionament, l'emmagatzematge de càrregues i l'acolliment de vehicles i tripulacions, i ofereixen serveis adreçats a les empreses de transport i logística com ara tallers, oficines, restauració o assegurances. Són centres de gestió pública i amb control d'accessos.

Font: Elaboració pròpia a partir dels llocs *web* següents: www.sepes.es, www.incasol.com i www.cimalsa.cat

Les institucions implicades, per tant, solen actuar de forma coordinada i solidària en la consecució dels objectius inicials, on els principis de concertació, col·laboració i solidaritat han de prevaldre necessàriament entre els diferents ens. Tots els ens participants han d'obtenir els beneficis que corresponen al seu grau d'implicació en el projecte i participar en les càrregues corresponents[4]. Per a la seva concreció, s'acostuma a formalitzar un conveni urbanístic entre les administracions i ens implicats amb l'objectiu de fixar la figura jurídica que cal constituir, la definició dels elements dels estatuts i també la figura de planejament urbanístic per al desenvolupament de l'actuació.

Quan la **promoció és privada**, el promotor o promotora pot activar les figures establertes per la normativa urbanística[5] (gairebé sempre de planejament derivat)

[4] CASTANYER, M i FERRAN, A. (2007). "*Instruments per a la planificació, el disseny i la gestió de les noves àrees d'activitat econòmica*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm. 45.

[5] Segons el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la iniciativa privada pot formular plans especials urbanístics, plans de millora urbana i plans parcials urbanístics. En cas que la formulació es refereixi al planejament municipal general, només se'n pot iniciar la tramitació si l'ajuntament accepta la proposta. Els plans urbanístics derivats d'iniciativa privada, a més d'incloure les determinacions establertes amb

a fi d'urbanitzar els terrenys declarats urbanitzables per a usos industrials, terciaris o mixtos i transformar-los en sòl urbà consolidat. La persona -o persones- propietàries dels terrenys de la superfície afectada es pot correspondre amb el promotor, malgrat que en alguns casos poden haver-hi altres propietaris. Els vials i serveis bàsics resultants són cedits a l'ajuntament, encara que tinguin determinats deures quant a la conservació. El promotor pot aleshores vendre o arrendar les parcel·les.

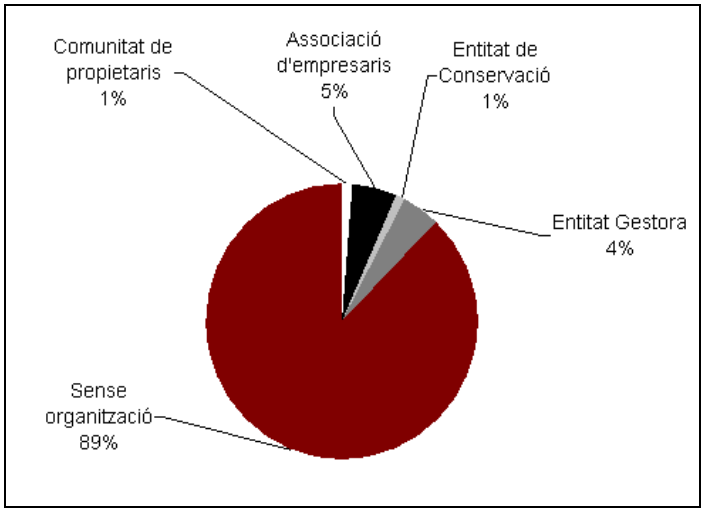
Actualment ens trobem en alguns casos, sobretot pel que fa als polígons logístics, en què els promotors d'aquests edifiquen ells mateixos les naus i els edificis d'oficines, i en lloguen espais de manera flexible a les empreses del sector. A vegades es delimiten i es tanquen per raons de seguretat.

b) La diversitat de fórmules de gestió

El cas més freqüent és que les empreses siguin entitats que només es comuniquen amb els seus clients i proveïdors. En aquest sentit, trobem múltiples situacions en què les empreses desconeixen els beneficis associats a la cooperació amb altres empreses properes i, per tant, **allò més habitual és que no es doni cap tipus de sinergia entre les empreses d'un mateix polígon, sobretot quan no s'hi requereixen determinades obligacions.** En diferents països europeus, en canvi, la gestió dels polígons empresarials és un concepte superat en el qual diferents concentracions d'empreses gaudeixen de serveis que els faciliten la seva activitat, així com també la dels mateixos treballadors. A Espanya, segons dades de la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales, només el 12,3% dels polígons disposen d'algun tipus d'organització de la gestió.

caràcter general, han d'incloure: l'estructura de la propietat del sòl afectat, la viabilitat econòmica de la promoció, els compromisos que s'adquireixen i les garanties de les obligacions contretes.

Gràfic 3: Polígons amb algun tipus d'organització interna. Espanya



Font: (Coordinadora Española de Polígonos Empresariales, 2007)

Així doncs, quan no es dóna cap estructura de gestió els polígons de promoció pública o privada, per tant, es poden diferenciar en funció del seu origen però no del seu funcionament diari. Així, tot i que una promoció pública pot fer-se generalment amb la voluntat d'ordenar un territori urbà o de foment de l'economia local i regional, i que una promoció privada es fa per simple afany lucratiu i sense cap criteri d'ordenació territorial, un cop instal·lades les empreses són simples veïnes d'un barri, per molt singular que aquest sigui.

Al mateix temps, tenint en compte la inexistència d'una legislació específica que reguli figures per a la gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica, en la majoria d'ocasions en què es dóna algun tipus de gestió s'han utilitzat fórmules i instruments extrets dels diferents àmbits del dret públic i privat que no han estat específicament dissenyats per a aquest objectiu[6].

- **Entitats urbanístiques col·laboradores per a la conservació urbanística**

  Entre els diferents deures[7] dels propietaris o propietàries de sòl urbà no consolidat o sòl urbà delimitat, agrupats com a **junta de conservació, hi ha el de conservar les obres d'urbanització** en el supòsits en què s'hagi assumit voluntàriament aquesta obligació o bé ho imposin justificadament

[6] Institut Català del Sòl (2007). *Sectors d'Activitat Econòmica. Llibre d'Estil.*

[7] Segons el *Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme*, els deures comuns dels propietaris o propietàries de sòl urbà no consolidat i de sòl urbanitzable delimitat són els de: repartir equitativament els beneficis i les càrregues derivats del planejament urbanístic; cedir a l'ajuntament el sòl reservat per als sistemes urbanístics locals i generals; costejar, si s'escau, les obres d'urbanització; edificar els solars en els terminis establerts; executar en els terminis establerts pel planejament urbanístic la construcció de l'habitatge protegit i conservar les obres d'urbanització.

el Pla d'0rdenació Urbanística Municipal o el Programa d'Actuació Urbanística Municipal. Habitualment, la conservació es vincula a la manca de consolidació del sòl o a la insuficiència de la urbanització, i la seva durada és de 5 anys, prorrogables per 5 anys més si la finalització de l'edificació no s'ha consolidat en 2/3 parts en el polígon d'actuació urbanística corresponent. Una vegada transcorregut el termini o quan els terrenys ja han estat degudament urbanitzats, els espais de domini públic es cedeixen a l'administració per part de l'entitat urbanística col·laboradora. Com a conseqüència, la gestió del polígon d'actuació urbanística (que pot correspondre al polígon d'activitat econòmica) té una durada limitada en el temps, alhora que gairebé sempre s'ocupa de la conservació de les obres d'urbanització malgrat que també pugui ocupar-se del manteniment de determinades instal·lacions de serveis públics (abastament d'aigua, enllumenat, neteja, manteniment de zones verdes, etc.).

Aquest tipus de gestió dels polígons d'activitat econòmica resulta dels processos de la gestió urbanística, és a dir, quan s'activen el conjunt d'actuacions per a repartir equitativament els beneficis i les càrregues derivats de l'ordenació urbanística i, per tant, quan els nous sectors d'activitat econòmica es duen a terme mitjançant la delimitació d'un pla parcial urbanístic o una altra figura de planejament derivat.

- En determinats polígons i quan la promoció és privada, es constitueix una **comunitat de propietaris**, subjecta a la legislació sobre la propietat horitzontal (Codi civil de Catalunya, capítol III "Règim jurídic de la propietat horitzontal") tal com s'estableix al Codi civil, en el seu títol 111 de comunitat de béns, que pot haver establert o no els seus propis estatus i reglament de règim intern. El seu abast no pot excedir els límits de la propietat privada i està integrada pels propietaris que a més de l'espai privatiu disposen d'espais d'ús comú, de forma que la propietat d'aquests els queda adscrita de manera inseparable.

  La comunitat de propietaris estableix, mitjançant la junta rectora, la quota mensual variable en funció de la mida de la parcel·la, així com la determinació de quins elements es gestionaran de forma conjunta per tal de garantir-ne la seva conservació i manteniment.

- Un cas particular és el de les promocions públiques o privades que delimiten una àrea d'activitat que es gestiona íntegrament mitjançant una **societat** a tal efecte, però això es dóna sobretot en polígons logístics, quan la propietat del sòl recau sobre una única persona física i jurídica. Les societats de gestió, de capital públic, privat o mixt, poden estar constituïdes per a aquest efecte pel promotor (que a vegades és la pròpia societat de gestió, una mancomunitat o un consorci). De fet, aquestes entitats poden realitzar com a element de valor afegit, la instal·lació i gestió de tots els serveis de necessitat comuna: serveis d'autocars discrecionals per a treballadors, restaurants, escoles bressol, manteniments bàsics (electricitat, aigua, residus, etc), recerca de proveïdors que facin ofertes especials a les empreses del polígon, xarxes pròpies de telecomunicacions per a connectar dos emplaçaments del polígon, etc. A més d'òrgans de funcionament com la junta general, el consell d'administració i el president, hi sol haver la figura del **gerent del polígon**.

- Quan els propietaris, tot i no tenir l'obligació de fer-ne la conservació per haver estat promoguts per iniciativa pública, en determinats casos constitueixen una **associació d'empresaris** en la defensa dels interessos comuns dels usuaris del polígons. A Catalunya, segons la UPIC (Unió de Polígons Industrials de Catalunya), hi ha 500 zones industrials i 50 associacions de les empreses de parcs industrials, però només la meitat d'aquestes associacions és activa i només 12 són membres de la UPIC. Gairebé totes aquestes associacions tenen com a objectiu promocionar el polígon, així com fer d'interlocutor davant les administracions públiques, institucions, proveïdors i mitjans de comunicació, entre d'altres instàncies. En altres ocasions també en poden formar part les administracions.

  La constitució d'una associació possibilita la creació de serveis mancomunats, la creació d'economies d'escala i la millora dels processos ambientals, entre molts altres aspectes beneficiosos, sempre en funció del que s'incorpora en els seus estatuts. En determinats casos i quan es donen situacions de polígons industrials propers i de petites dimensions, existeixen associacions de més d'un polígon industrial. És important anotar que aquesta situació, atès el seu caràcter voluntari, ha suposat que el dinamisme inicial de les fórmules associatives perdin de manera progressiva el protagonisme al llarg del temps.

En resum, aquesta diversitat en els mecanismes de promoció existents i les formes de gestió, organització i funcionament que se'n deriven, també condicionen, d'inici, la manera en què ens plantegem la gestió de la mobilitat. D'entrada, a l'hora de definir com ha de ser la gestió de la mobilitat ens hem de plantejar que no n'hi haurà una manera unitària. A més, en el moment en què pretenem gestionar un aspecte genèric de la zona d'activitat econòmica, comú a totes les empreses, tot i les diferències entre elles, hem de pressuposar la necessitat d'una certa estructura organitzativa que representi totes o la majoria d'empreses del polígon.

1.2. L'ACCESSIBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES D'ACTIVITAT ECONÒMICA

1.2.1. Elements d'accessibilitat que condicionen la gestió de la mobilitat

a) Increment continuat del nombre i la distància dels desplaçaments

De les dades obtingudes anualment per l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (en endavant, EMEF) es pot destacar l'augment continu del nombre de desplaçaments. Així, l'any 2006 a la RMB es van realitzar 14,1 milions de desplaçaments diaris, la qual cosa va suposar un increment de l'1,9% respecte de l'any anterior, increment molt per sobre del de la població (0,3%).

Taula 2 . Comparativa de les dades generals EMEF 2005 i EMEF 2006

	2005	2006	Variació
Individus	4.103.108	4.114.601	+11.493 (+0,3%)
Desplaçaments	13.878.280	14.140.777	+262.497 (+1,9%)
Mitjana de desplaçaments diaris	3,38	3,44	+0,06 (+1,8%)

Font: Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2005 i 2006. ATM.

A més del volum de desplaçaments, també se n'incrementa la longitud. En aquest sentit, i més en relació amb la mobilitat ocupacional, l'Enquesta de Mobilitat Obligada entre el 1981 i el 2001 mostra que la distància mitjana dels desplaçaments per motiu de treball i d'estudis ha passat dels 9,6 km als 12,9 km. Aquest no és un fet exclusiu de Catalunya, ja que, per exemple, en el conjunt de la Unió Europea la distancia mitjana recorreguda per accedir al lloc de treball va passar dels 17 Km diaris al 1974 als 35 km diaris al 1998.

També és característic d'aquesta evolució la configuració d'un model de mobilitat en forma de "núvol", amb multiplicitat d'orígens i destinacions, que sobrepassa el model tradicional de connexió radial amb Barcelona (els desplaçaments segona corona-segona corona són els que més s'incrementen).

b) Múltiples motius per a desplaçar-se

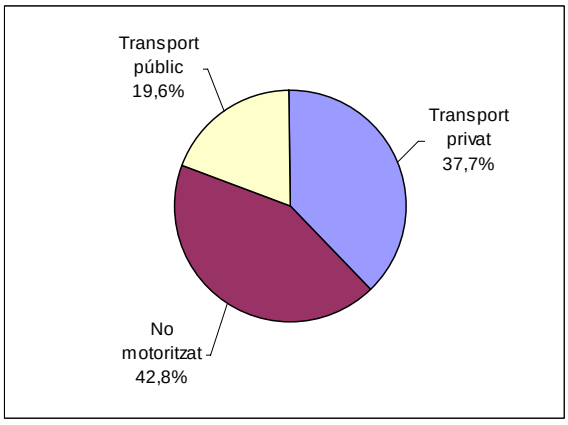
Com a conseqüència de l'increment d'activitats comercials i de serveis, a molts polígons industrials, a més de la mobilitat per motius laborals, també s'hi acostumen a realitzar altres desplaçaments per motius personals, com ho són les compres quotidianes i no quotidianes, l'oci, el lleure o les gestions personals, entre d'altres. Aquests corresponen a persones que realitzen les compres en centres comercials, treballadors que fan visites comercials, etc.

Aquest fet no és un element que es doni només en els polígons, sinó que de forma general i en els darrers anys s'observa un augment continuat dels desplaçaments fets per motius personals, malgrat que els desplaçaments per motius de treball suposen encara el 20% del conjunt de moviments dels dies feiners (EMEF 06).

c) Clar predomini del transport privat en els desplaçaments laborals

En relació amb l'increment de les distàncies entre el domicili i la feina s'està produint un augment dels desplaçaments motoritzats en el cas dels desplaçaments laborals. Malgrat que les dades globals de la RMB indiquen que el desplaçament a peu és el mode més utilitzat (43%), pot assenyalar-se l'existència d'una relació entre els modes de transport i els motius de desplaçament.

Gràfic 4. Distribució modal dels desplaçaments a la RMB



Font: Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2006. ATM

I si la mobilitat generada per aquestes àrees es resol majoritàriament amb mitjans motoritzats, entre aquests destaca, i amb una evolució creixent, l'ús del vehicle privat. Així, el 52% de la mobilitat per treball i estudis es realitza amb vehicle privat.

A més, l'ús del transport privat en els desplaçaments per motiu laboral s'accentua encara més en els polígons industrials. Així ho demostren diferents enquestes específiques de desplaçaments ja realitzades en alguns polígons en les quals es coneix el mitjà emprat pels seus usuaris entre d'altres variables del desplaçament. A la taula següent s'hi constata aquest fet:

Taula 3: Repartiment modal a les àrees industrials (2004-2005)

	Transport privat	Transport col.lectiu	No motoritzat	Vehicle d'empresa
Granvia Sud (l'Hospitalet de Llobregat)	65,6%	27,6%	6,8%	0,0%
Montmeló (conjunt polígons del muncipi)	74,5%	5,0%	0,6%	19,8%
Montornès del Vallès (conjunt polígons del muncipi)	58,0%	2,2%	0,7%	39,1%
Palau-Solità i Plegamans (conjunt polígons del muncipi)	93,0%	4,2%	1,8%	1,0%
Parets del Vallès (conjunt polígons del muncipi)	93,0%	0,2%	0,3%	6,5%
Polinyà (conjunt polígons del muncipi)	95,0%	0,6%	2,5%	1,7%
Santiga (Barberà del Vallès i Sta. Perètua de Mogoda)	94,8%	5,2%	0,0%	0,0%
Can Mitjans i Can Tries (Viladecavalls)	92,6%	6,7%	0,7%	0,0%

Font: CEBOLLADA, A. (2007). "*L'accessibilitat als polígons industrials: una assignatura pendent*". Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Revista *Papers*, núm. 45.

d) Dos models territorials diferents: dos enfocaments de la gestió de la mobilitat

Territorialment, pel que fa a l'oferta de transport col·lectiu i a l'ús que se'n fa a la RMB existeixen dos models diferenciats:

- A la zona de la metròpolis compacta en urbanització i intensa en usos, és a dir, a Barcelona i en el seu continu urbà (que es pot identificar en l'àmbit dels 18 municipis que integren l'Entitat Metropolitana del Transport), és on el transport públic té un índex d'ús més que notable (45,3%). En aquest cas, les altes densitats d'urbanització permeten que el transport públic pugui ser competitiu davant del transport privat, la qual cosa dóna com a resultat la interrelació més competitivitat-més oferta-més ús.

  Tot i que justament és en aquest àmbit on els polígons d'activitat econòmica es localitzen i es configuren segons àrees d'activitat econòmica i que la dotació de transport públic és la més alta de la RMB, això no suposa sempre garantir l'accessibilitat als polígons d'activitat econòmica. La intensa localització de llocs de treball d'aquest àmbit central provoca múltiples relacions de mobilitat entre els residents d'aquest àmbit i també amb la segona i tercera corona metropolitana, de manera que es generen molts i variats tipus de demanda cada cop més difícils de cobrir amb mitjans de transport més sostenibles.

- A la resta de comarques, situades en la segona i tercera corona metropolitana, el vehicle privat apareix com el mitjà de desplaçament majoritari, amb quotes superiors al 50%. Aquest cas, on el model urbà s'expressa de forma extensa i de baixa densitat, dóna com a resultat la interrelació menys competitivitat-menys oferta-menys ús.

  Tal com s'ha descrit al punt 1.1, en aquest àmbit els polígons industrials redueixen les seves dimensions i es dispersen més en el territori, sobretot quan queden fora dels principals corredors (Llobregat, Besòs-Mogent-Congost, corredor de la C-58, Riera de Caldes i Riera de Rubí). En aquests polígons les dificultats per accedir-hi en transport públic s'accentuen encara més.

e) La diversitat de tipus d'activitats determina diferents models de mobilitat generada

De forma general, es pot dir que els conceptes d'hora punta i d'hora vall tendeixen a perdre utilitat, de manera que la distribució horària dels desplaçaments es presenta cada cop més homogènia en el temps. No obstant això, es poden detectar encara dos moments de màxima concentració al llarg d'un dia feiner: l'un és entre les 8 i les 9 h, coincidint amb el moment del dia en què es dóna la màxima concentració de desplaçaments, i l'altre entre les 17 h i les 20 h. No és fins a partir de les 21 h del vespre quan el volum de desplaçaments comença a decréixer de forma rellevant.

A les grans fàbriques que no estan orientades al sector serveis, gairebé el 70% dels treballadors treballa per torns horaris. Aquestes són fàbriques en què la cadena de producció es fa durant les 24 hores del dia i la forma de no aturar-la és mitjançant la creació de diferents torns. La majoria acostuma a fer els torns següents: al matí, de 6 h a 14 h; a la tarda de 14 h a 22 h; i de nit, de 22 h a 6 h. La sortida, en canvi, se sol fer sempre de forma molt més esglaonada[8].

D'altra banda, el fet que cada vegada s'hi instal·lin més tipus d'activitats econòmiques (reduint-se la participació del sector secundari i diversificant-se els sectors d'activitat), juntament amb el fet que les empreses tendeixen a externalitzar part dels serveis (conservant els de major valor afegit o de més

[8] CCOO Catalunya (2006). "*L'accés sostenible als centres d'activitat laboral. Guia metodològica de suport a l'acció sindical*".

interès estratègic), fa que es diversifiquin cada cop més les pautes resultants de mobilitat. En un mateix polígon, per tant, es poden trobar empreses amb necessitats de mobilitat que responen al clàssic model de fàbrica industrial (amb molts treballadors i diferents torns), d'altres que ofereixen un servei tècnic que necessita desplaçar-se contínuament i d'altres de treball temporal, o activitats logístiques amb grans necessitats d'espais i menys treballadors[9].

L'existència de diferents torns de treball a les grans fàbriques i l'augment significatiu de la participació del sector terciari en els polígons d'activitat econòmica són, conseqüentment, elements que dificulten la configuració d'uns horaris homogenis d'entrada i sortida de treballadors i d'altres usuaris. Aquest element condiciona i limita, per tant, la possibilitat d'introduir línies de transport regular que s'hi adaptin en bones condicions.

1.2.2. Les causes

a) Creació d'un teixit industrial desvinculat de les trames urbanes

Les dinàmiques territorials de les darreres dècades a la RMB són pròpies d'un procés de metropolitanització o de difusió de la ciutat sobre el territori que ha fet decréixer l'autocontenció municipal i ha provocat els increments del nombre de desplaçaments i les distàncies recorregudes i la diversificació de les components territorials de la mobilitat.

Des dels anys vuitanta fins al 1996 la població de la RMB s'ha mantingut estable entorn dels 4.200.000 habitants. A partir d'aquest any s'inicia un període de creixement fins al 2005 que significa un increment de 542.132 habitants és a dir, un increment del 13% respecte al 1996. Durant aquest període de creixement la distribució de la població ha seguit una tendència cap a la dispersió en el territori en dos nivells: des de la ciutat de Barcelona i la primera corona metropolitana cap a la segona corona, i des de les ciutats madures de la segona corona cap als seus espais perifèrics. Com a conseqüència, les ciutats que més població guanyen són les de la segona corona metropolitana, mentre que la població de la primera corona es manté estable. El resultat és la creació de dos models d'urbanització i d'ocupació del territori diferenciats. D'una una banda, la ciutat de Barcelona i les ciutats

[9] Fundación Mutua Universal (2006). "*Análisis de las actuaciones para disminuir la incidencia del tráfico en los desplazamientos laborales "in itinere" e "in labore"*, en la provincia de Barcelona".

madures de la segona corona són ciutats compactes en la seva forma i complexes en les seves funcions, mentre que el model d'ocupació de les perifèries respon a patrons d'urbanització extensius, de baixes densitats, caracteritzats per les discontinuïtats i la zonificació funcional.

En relació a l'espai residencial, es constata la importància creixent que assumeixen els teixits de baixa densitat. D'aquesta manera, l'any 2000 es comptabilitzaven 6.089 ha de sòl urbà residencial extensiu, cosa que representa el 40% del total del sòl residencial.

Pel que fa a l'activitat econòmica, encara que Barcelona i els municipis del nucli central metropolità no deixen de ser el gran focus d'activitat econòmica i de la localització de llocs de treball, existeix un procés de desplaçament de les activitats econòmiques cap a zones externes dels nuclis urbans tradicionals buscant sòl més barat i ben comunicat mitjançant infraestructura viària. Aquesta tendència va ser iniciada per les activitats industrials, i més recentment s'hi han sumat l'activitat logística, l'activitat terciària, el comerç i fins i tot determinades activitats i de lleure.

Taula 4. Distribució dels llocs de treball a la RMB

Àmbit	Llocs de treball		Increment
	1996	2002	
Barcelona	787.507	956.521	17,7%
Primera corona	387.441	503.486	23,0%
Segona corona	422.897	572.788	26,2%
Total RMB	**1.597.845**	**2.032.795**	**21,4%**

Font: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2003.

La localització perifèrica dels polígons comporta que les parades de transport públic urbà i interurbà quedin sovint en el límits del polígon. Així mateix, quan hi entren no sempre poden donar servei a totes les empreses del polígon.

Segons l'Associació Pacte Industrial de la RMB, 144.370 treballadors del sector industrial dels 45 municipis que l'any 2006 estaven integrats en el Pacte Industrial (27% del total de treballadors industrials de la RMB) tenen dèficits greus d'accessibilitat al seu lloc de treball, ja que estan a més de 20 minuts caminant de la parada de transport públic més propera[10]. A més, no sempre les freqüències de pas permeten la cobertura adequada als torns dels treballadors de les fàbriques o a

[10] PIRMB (2003). *Transport públic i treball.* Quadern número 1 del Pacte Industrial.

les necessitats específiques dels treballadors. La taula següent mostra el dèficit existent.

Taula 5. Distància dels polígons industrials de la RMB a un parada de TPC

Distància a parada TPC	Nombre de Polígons	%	Superfície Industrial	%
< 750 m	401	57,8%	8.597	54,0%
750-1.500 m	159	22,9%	4.156	26,1%
> 1.500 m	134	19,3%	3.173	19,9%
Total	**694**	**100,0%**	**15.926**	**100,0%**

Font: PIRMB (2003). *Transport públic i treball.* Quadern número 1 del Pacte Industrial.

En resum, es podria dir que aquestes localitzacions, generalment allunyades de les xarxes de transport col·lectiu d'alta capacitat i complicades de servir pels serveis de baixa capacitat, han iniciat una equació que es retroalimenta fins a la saturació: localitzacions de baixa densitat-ús del vehicle privat.

b) La dispersió territorial i l'atomització empresarial dificulta l'organització

A Catalunya l'any 2006 el nombre d'empreses de més de 50 treballadors és de 5.698, xifra que representa només un 2% de les empreses que tenen assalariats. El sector industrial no defuig aquesta realitat, i si unim aquest fet amb la creixent dispersió de l'activitat econòmica en el territori, la conseqüència és la dificultat per impulsar mesures coordinades entre diferents empreses per a iniciar processos de gestió del polígon i alhora impulsar mesures per a millorar l'accessibilitat dels treballadors.

Al mateix temps, la manca d'una massa crítica suficient d'empreses i l'atomització empresarial, provoca també dificultats a l'hora d'iniciar actuacions coordinades amb l'administració i sindicats per tal de millorar les condicions d'accessibilitat dels treballadors.

c) Una xarxa de transport ferroviari i uns serveis poc ajustats a les necessitats de la demanda

Pel que respecta a la infraestructura, el sistema ferroviari metropolità presenta una estructura radial que té com a punt de confluència la ciutat de Barcelona i que respon a la necessitat històrica de connexió amb la capital. Aquesta estructura ha quedat desfasada a tenor de la redistribució de la població i l'activitat que abans comentàvem, així com pel model de mobilitat reticular que ha generat.

A més, aquest sistema és compost d'un conjunt de línies que presenten importants diferències tècniques i que no sempre es troben connectades físicament ni tampoc estan explotades per les mateixes operadores. Aquests elements suposen algunes dificultats per a crear una xarxa funcionalment integrada. El conjunt de línies gestionades per ADIF i les línies pertanyents al metro de Barcelona són les úniques que s'estructuren com una xarxa mallada, mentre que la resta estan formades per línies o traçats separats.

Quant al servei prestat, els servei de viatgers per ferrocarril a la RMB presenta importants nivells de saturació, tant pel que fa a l'ocupació dels trens com per la circulació de combois a sobre de la infraestructura. Aquests problemes es fan especialment palesos en els trens i les vies que donen accés a Barcelona.

En els polígons d'activitat econòmica, a més dels problemes associats per la manca de l'articulació en xarxa i de la saturació de determinats serveis, cal tenir present que difícilment una estació de ferrocarril es localitzarà amb suficient proximitat per a cobrir desplaçaments a peu cap a totes les empreses del polígon. Habitualment, les distàncies són prou llargues per requerir un servei d'aportació mitjançant autobusos llançadora coordinats amb horaris del ferrocarril, servei que no sempre hi és present.

Cal fer esment al cas específic dels aparcaments de dissuasió en estacions de ferrocarril com a elements afavoridors de la intermodalitat, sobretot pels desplaçaments associats amb la feina. La distribució d'aquest tipus de places en els corredors de transport públic, i entre les diferents operadores, és desigual i no respon a les potencialitats de la demanda.

d) Transport col·lectiu per carretera poc competitiu davant el vehicle privat

En relació amb les pautes de dispersió de la residència i l'activitat abans esmentades, el transport col·lectiu per carretera ha resultat ser poc competitiu enfront del vehicle privat. Lluny d'aprofitar la seva flexibilitat, la urbanització de baixa densitat fa de l'explotació d'aquests serveis un exercici generalment deficitari. A això cal afegir diversos aspectes clau. Per una banda, la llei del sector impedeix que molts serveis existents donin cobertura a àrees properes pel fet de ser titularitat d'administracions diferents. D'una altra, la manca d'un pla de serveis que racionalitzi la xarxa en funció de les noves necessitats o la manca d'un marc legal que especifiqui el seu finançament, per la qual cosa la solució del dèficit de l'explotació depèn de la capacitat d'arribar a acords per part de les administracions públiques en cada moment. Finalment, tampoc existeixen mesures fiscals que permetin gestionar de forma sostenible la mobilitat (gestió sostenible dels peatges, dels aparcaments, etc.)

D'altra banda, a la xarxa viària de la RMB li manca, a excepció d'un tram recentment inaugurat, un sistema de carrils reservats d'autobusos interurbans en els eixos viaris d'accés als principals nuclis de població. El transport públic ha de compartir calçada amb la resta de vehicles en una xarxa amb continus episodis de congestió, cosa que influeix en la reducció de la velocitat comercial i, per tant, en la pèrdua de la qualitat del servei.

Un altre aspecte que afavoreix l'accés als polígons industrials en vehicle privat en detriment de l'ús del transport col·lectiu és la dotació de l'aparcament. Generalment, els polígons industrials i d'activitat econòmica disposen d'una oferta d'aparcament superior a la demanda generada, i això suposa un factor afavoridor de la mobilitat amb cotxe. A més de l'existència de places de les mateixes empreses que es faciliten als treballadors o d'aparcament regulat, en molts polígons industrials hi ha una gran oferta d'aparcament a la calçada. Aquestes places es troben a la via pública fàcilment i sense cap mena de restricció per part del treballador. A més, la manca d'un servei de vigilància facilita l'estacionament il·legal en voreres, zones de càrrega i descàrrega, cosa que dificulta la mobilitat a peu i també la d'aquelles persones de mobilitat reduïda. Així mateix, la falta de vigilància contribueix a la percepció a d'una oferta il·limitada d'estacionament.

e) Manca d'articulació de la xarxa viària amb els sistemes urbans i territorials

El traçat de les infraestructures viàries en el territori s'ha realitzat de forma poc estructurada; moltes vegades s'han duplicat les vies en un mateix corredor o s'han realitzat connexions i nusos excessivament complexos. El resultat és una disfunció en la distribució dels trànsits en determinades vies, la carència de vies adaptades a les connexions entre els nuclis de la RMB i un excés de consum del sòl per infraestructures. D'aquesta forma, a més de la congestió de la xarxa viària a l'entorn de Barcelona i puntualment a la xarxa comarcal i local, existeixen vies que han d'assumir un tipus i volum de trànsit per al qual no estan dissenyades, o que per contra estan infrautilitzades.

Com a conseqüència, determinats polígons d'activitat econòmica poden presentar problemes d'accessibilitat a causa de la congestió que pateixen els accessos al polígon.

Cal afegir-hi que els peatges de les autopistes estan pensats com a element de finançament i gestió de la mateixa infraestructura i no com un element de gestió de la mobilitat, exceptuant el cas del Túnel de Vallvidrera, amb una tarifa més alta durant els períodes d'hora punta.

f) La comptabilitat del transport potencia els desplaçaments en vehicle privat

A la baixa competitivitat del transport col·lectiu pel que fa a l'accessibilitat als polígons industrials hi contribueix el paper que té l'estructura de costos i la seva percepció. L'usuari, sempre que no és captiu de cap mitjà de transport, tria la seva opció en funció del **cost percebut**.

L'usuari de vehicle privat només percep els costos d'operació (la benzina, l'estacionament, els peatges, etc.). Els costos fixos (compra, assegurança, manteniment, etc.) no són imputats al cost del viatge. Per tant, hi ha una gran part del cost pagat que no es té en compte a l'hora de triar el mitjà de transport. En el cas de l'usuari del transport col·lectiu el cost que es percep és igual que el cost pagat (el títol de transport).

A aquesta diferència li hem d'afegir la diferència entre el cost pagat i el cost real. Aquesta és molt més gran en el cas del transport privat, ja que els costos que genera però no paga (externalitat) són molt més elevats que en el cas del transport col·lectiu.

Segons això, la comptabilitat actual del transport, que fa que l'usuari del transport privat no pagui gran part dels costos que genera i no percebi part dels que paga, situa els diferents mitjans de transport en una competència desequilibrada, la qual cosa fomenta l'ús del vehicle privat. Aquesta competència desigual, a més, es veu alimentada per un dels components més importants del cost del desplaçament: el temps. I en aquest cas, en la gran majoria de les relacions de mobilitat a què ens estem referint el vehicle privat resulta més competitiu, sigui per la manca d'oferta o per la manca d'integració física i horària de les diferents xarxes de transport. En aquest sentit, als municipis més propers a la ciutat de Barcelona, per al 66% de la població el desplaçament amb autobús representa entre 1 o 2 vegades el temps emprat amb cotxe, i per a la resta més del doble. En el cas de la segona corona, els desplaçaments amb transport públic sempre requereixen el doble de temps que amb cotxe, i per al 75% de la població, 2,5 vegades més de temps[11].

g) Desplaçaments a peu i amb bicicleta: llargs, incòmodes i insegurs

La localització de l'activitat en zones perifèriques respecte a les zones habitades, planificada sobre la base de l'accés amb vehicle privat, i que fa tan poc competitiu el transport col·lectiu, generalment també ha suposat greus dificultats per a l'accés amb mitjans no motoritzats: a peu i amb bicicleta.

D'una banda, les grans distàncies que suposen aquests recorreguts els fan, en molts casos, inviables. D'una altra, en els casos en què la distància no és inassumible, la manca d'espais especialment destinats per a la circulació de vianants o ciclistes desincentiva aquests mitjans de transport en l'accés als polígons.

Aquesta desincentivació per inseguretat o incomoditat en l'accés als polígons es reprodueix dintre del mateix polígon. Gran part de la superfície de molts polígons industrials o d'activitat econòmica s'ha dedicat a funcions pròpies del vehicle privat

[11] CINESI (2006). "Anàlisi dels serveis per carretera a les comarques de la RMB". Estudi instrumental per a la redacció del la Director de la Mobilitat de la RMB

(circulació, aparcament, zones de càrrega i descàrrega, etc) prioritzant-la sobre la possibilitat d'accés amb mitjans no motoritzats. Els elements d'urbanització i d'accessibilitat física presenten nombroses barreres arquitectòniques (voreres inexistents o estretes i plenes d'obstacles, manca de passos de vianants, etc.), que dificulten els desplaçaments a peu o amb bicicleta.

1.2.3. Les conseqüències

a) Pèrdua de competitivitat del sistema productiu

La limitació de l'accessibilitat a causa de l'existència d'un model fonamentalment basat en l'ús del vehicle privat té uns efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu. El transport és, per tant, un factor que comença a ser ja limitador de l'activitat econòmica per mecanismes diferents:

- La congestió ha comportat una progressiva reducció de la velocitat mitjana dels vehicles, element que implica la pèrdua de temps i hores de treball a causa dels desplaçaments *in itinere.* El temps que es perd als estats de la UE en els embussos representa un 0,5% del PIB, i s'estima que per al 2010 s'assolirà una xifra de 80.000 milions d'euros l'any, és a dir, un 1.5% del PIB[12].

- El col·lapse de determinats serveis de transport públic és també un factor de pèrdua de la competitivitat de l'activitat econòmica. Un estudi realitzat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va xifrar en 20 milions el cost dels constants retards que Renfe va patir entre octubre i novembre del 2006, quan les avaries van afectar més de mig milió d'usuaris i gairebé 3.000 trens van arribar tard o es van suprimir.

- Aquesta situació de congestió, que en molts corredors pot ser crònica, també afecta negativament la distribució de mercaderies, cosa que es tradueix en un increment afegit dels costos d'explotació.

- La manca d'una oferta de transport públic pot contribuir a la reducció del mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses, limitant la

[12] Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (2006). "*Guia práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al Centro de Trabajo*".

possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.

b) Generació d'un model excloent socialment

A més de les conseqüències econòmiques aquest model té altres conseqüències de caire personal i social. Es calcula que a Catalunya gairebé el 55% de la població no disposa de carnet de conduir, i de la resta, el 12% no té accés continuat al cotxe, de manera que només un de cada tres catalans pot utilitzar de manera quotidiana i autònoma el vehicle privat[13]. En conseqüència, ens trobem davant d'una disfunció important, ja que gran part del creixement territorial s'ha donat sobre la base d' infraestructures viàries.

Així, els ciutadans que per diversos motius no disposen d'un vehicle privat o no hi tenen accés, veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral.

Concretament, en l'àmbit laboral aquells que no disposen d'un vehicle privat poden veure reduïdes les possibilitats d'accedir a un determinat lloc de treball. És habitual, doncs, que les empreses sol·licitin que els aspirants a un treball disposin de carnet de conduir o fins i tot de vehicle propi, de forma que els col·lectius com els joves, els estudiants, els immigrants o les dones, pel fet de tenir un menor accés al vehicle privat veuen reduïdes les seves oportunitats d'aconseguir una feina.

c) Increment de l'accidentalitat viària[14]

L'any 2005 es van produir 15.569 accidents a la xarxa viària de la RMB i, malgrat un cert alentiment d'aquestes xifres en darrers anys, el fet és que els accidents de trànsit avui dia suposen la segona causa de mort de persones en el grup de 5 a 44 anys.

Segons dades de la Dirección General de Tráfico, a Catalunya l'any 2004 un 47,6% dels vehicles implicats en accidents de trànsit estaven fent un desplaçament de

[13] MIRALLES, C. (2005). "*Transporte y Accesibilidad*". Jornadas Urbanismo y Género

[14] Fundación Mutua Universal (2006). "*Análisis de las actuaciones para disminuir la incidencia de los accidentes de tráfico en los desplazamientos laborales "in itinere" e "in labore"*, en la provincia de Barcelona".
CCOO Catalunya (2006). "*L'accés sostenible als centres d'activitat laboral". Guia metodològica de suport a l'acció sindical*.

treball *in labore* (desplaçaments realitzats durant la jornada laboral), mentre que el 16% van ser *in itinere* (desplaçaments fets per dirigir-se al lloc de treball o regressar-ne).

Taula 6. Vehicles implicats *in labore* i *in itinere* en accidents a Catalunya

	Accidents *In labore*		Accidents *In itinere*		Altres		
Any	Abs.	%	Abs.	%	Abs	%	Total
1998	12.009	28,2%	7.905	18,5%	22.722	53,3%	42.636
1999	13.481	31,7%	8.574	20,1%	20.504	48,2%	42.559
2000	14.477	34,7%	7.199	17,2%	20.100	48,1%	41.776
2001	8.295	19,6%	1.589	3,7%	32.497	76,7%	42.381
2002	21.064	53,3%	5.660	14,3%	12.774	32,3%	39.498
2003	16.474	43,7%	5.707	15,1%	15.543	41,2%	37.724
2004	17.605	47,6%	5.915	16,0%	13.444	36,4%	36.964
Total	**103.405**	**36,5%**	**42.549**	**15,0%**	**137.584**	**48,5%**	**283.538**

Font: Dirección General de Tráfico.

Tot i que els accidents *in itinere* es consideren, segons legislació sectorial[15], accidents de treball, el fet és que aquests tipus d'accidents no han estat considerats com a factor de risc laboral ni per empresaris ni per administracions, i han estat tractats com un assumpte que recau sobre el treballador mateix.

A més de les conseqüències personals d'aquests accidents, que any rere any augmenten en proporció respecte de la resta d'accidents laborals, hi ha les baixes laborals i indemnitzacions que se'n deriven a càrrec de l'empresari. Espanya, doncs, es manté com a país de la UE amb les pitjors dades en matèria de sinistralitat: 9 accidents mortals per cada 100.000 treballadors, enfront dels 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'euros.

Taula 7. Accidents *in itinere* amb baixa a Catalunya

Any	Ferits lleus	Ferits greus	Víctimes mortals	Total
2002	12.505	455	77	13.037
2003	13.517	411	90	14.018
2004	16.819	456	66	17.341
2005	17.432	423	52	17.907
2006	18.693	358	59	19.110
Total	**78.966**	**2.103**	**344**	**81.413**

Font: Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya.

[15] Llei general de la Seguretat Social (Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny)

d) Importants impactes mediambientals

El model de mobilitat generat, d'altra banda, genera greus impactes ambientals, en termes de consum energètic i de generació de residus, que, segons s'apuntava anteriorment, ha d'assumir la societat en el seu conjunt.

D'una banda, s'ha de fer front a una **important despesa energètica** derivada del sector del transport, que l'any 2003 representava en el conjunt de Catalunya el 38% de l'energia consumida. El 98% d'aquesta energia prové de derivats del petroli, i el transport per carretera n'és el principal consumidor, ja que només representa el 78% del consum del sector. En els propers anys s'espera que, en paral·lel amb l'increment de la mobilitat, s'incrementi el consum energètic lligat al transport. El Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 preveu increments fins a l'any 2010 que s'acosten al 2% anual. Només a partir de 2010 i assumint l'escenari més optimista, en el qual es desenvolupa una política orientada a l'estalvi i l'eficiència, es planteja una disminució de la demanda d'energia.

Taula 8. Previsió del conjunt d'energia del sector del transport a Catalunya

	2003-2010	2010-2015
Escenari tendencial	2,3%	1,3%
Escenari Pla de l'Energia	1,9%	-0,6%

Font: Pla de Energia de Catalunya 2006-2015

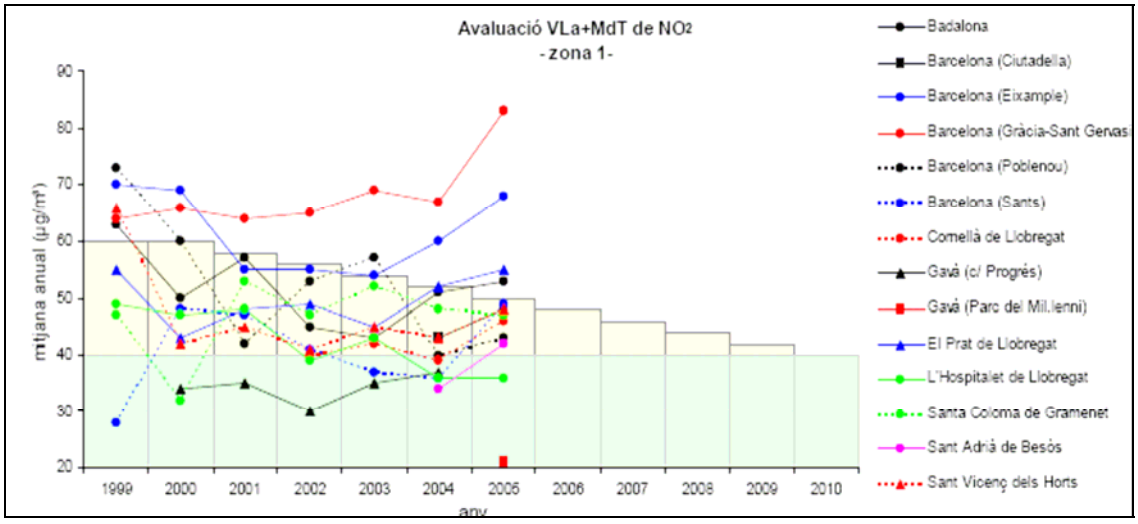
D'altra banda, precisament com a producte del consum massiu dels combustibles fòssils, el transport també és un dels principals **emissors de gasos contaminants,** que tenen conseqüències fatals, en primer lloc, per a la salut de les persones, i en segon lloc per al medi ambient.

La xarxa de vigilància de la contaminació atmosfèrica existent a la RMB registra de forma recurrent uns nivells de qualitat de l'aire superiors als fixats per les normatives sectorials. Aquesta situació no pot deixar de relacionar-se amb la gran intensitat de trànsit rodat existent, atès que la superació continuada es detecta en NO_2 i partícules en suspensió, compostos molt relacionats amb l'emissió de vehicles de motor. Es calcula que si els nivells actuals anuals de PM10 de l'Àrea

Metropolitana de Barcelona es reduïssin a una mitjana anual de 20 µg/m^3, el descens del nombre de morts prematures per any seria de 3.500 persones[16].
La població de Barcelona i les seves proximitats hauria d'incloure's en el 25% de la població europea en àrees urbanes que està exposada a unes mitjanes anuals de concentració de contaminants (en concret NO_2) superiors als 40 Ug/any, valor assenyalat com a límit admissible per a l'any 2010. Per tant, es pot afirmar que la RMB se situa entre les zones mes afectades d'Europa per la contaminació derivada del trànsit.

Recentment s'han declarat com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat[17].

Gràfic 5. Evolució de la mitjana anual de diòxid de nitrogen a la zona 1 de qualitat de l'aire



Font: Informe de sostenibilitat ambiental de l'Avantprojecte de pla d'actuació associat a la Declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió

En relació amb el CO_2, com a gas d'efecte hivernacle, la seva emissió s'ha incrementat substancialment, la qual cosa que allunya el sector del transport català dels compromisos de Kyoto. Entre el 1990 i el 2012 l'increment d'emissions a Espanya no hauria de superar el 15%, però entre aquesta primera data i el 2003 les emissions lligades al transport a Catalunya s'havien incrementat un 69,2%. La

[16] Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental (2007). *"Els beneficis per a la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona".*
[17] *Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules.*

previsió més optimista recollida en el Pla de l'Energia de Catalunya per a l'any 2010 situa aquest increment en un 81,3%.

A més del nivell de qualitat de l'aire, cal tenir present que el transport és una de les principals fonts de soroll en àrees urbanes, soroll que pot considerar-se com l'efecte perjudicial sobre les persones més immediat de la mobilitat.

e) Increment de la despesa externa associada al sector del transport

Des del 1998 diferents estudis han volgut quantificar els costos socials i ambientals del sistema de transports de la RMB amb variables i metodologies diferents. Tots aquests estudis conclouen que les despeses externes associades als impactes negatius del sistema de transports no queden reflectides en el balanç comptable dels països. Recordem com aquesta situació pot tenir una influència directa en la potenciació del vehicle privat com a mitjà de transport.

El Pla Director de Mobilitat de la RMB per l'any 2004 estableix una xifra de 2.373,6 MEUR de costos externs, els quals representen un 4% del total de la despesa.

1.3. MARC INSTITUCIONAL: ELS AGENTS IMPLICATS

1.3.1. Les administracions públiques

Tal com ja s'ha anat comentat en apartats anteriors, el fet que no hi hagi una definició explícita de què és un polígon industrial ha dificultat la creació d'eines de planificació i gestió que tinguin com a objectiu la racionalització dels polígons industrials en el territori i que els consideri com a entitats que engloben necessitats infraestructurals, econòmiques, socials i mediambientals específiques. Aquesta realitat ha donat lloc a la **proliferació de polígons d'activitat econòmica de múltiples formes que responen a l'acció de múltiples polítiques públiques sectorials i també a les pròpies dinàmiques de l'activitat econòmica.**

En aquest sentit, i pel que fa a l'acció de les polítiques públiques, tot i que existeixen diferents institucions específicament creades per a la gestió del transport i la mobilitat, aquestes coexisteixen al mateix temps amb l'actuació de les tradicionals administracions territorials que tenen titularitat en la infraestructura o servei i amb les que tenen competències en ordenació territorial i urbanística. Amb aquesta situació es produeix una **considerable dispersió de les competències.** Una bona gestió municipal que resolgui eficaçment els problemes urbanístics i estableixi un diàleg amb altres administracions sol ser, per tant, una condició necessària per almenys poder millorar els problemes més urgents.

- **El planejament territorial i urbanístic**

La **Generalitat de Catalunya,** a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, és l'administració responsable d'elaborar els instruments de planejament territorial. El Pla Territorial General de Catalunya (PTG) és el document marc per a definir els principals trets del desenvolupament sostenible de Catalunya. Aquests trets han de ser considerats alhora en el planejament territorial regional, en la planificació del transport i també en el planejament urbanístic quant a la distribució del tipus de sòls i, per tant, condicionant conseqüentment la localització de l'activitat industrial en el territori.

A més de la Generalitat de Catalunya, cal tenir en compte el paper dels **ajuntaments** com a responsables del planejament urbanístic i, per tant, de la regulació més precisa dels usos del sòl que en molts casos acaben determinant el creixement de **nous sectors d'activitat industrial o econòmica**.

Tanmateix, és important anotar que no sempre hi ha hagut una correspondència entre el planejament territorial i l'urbanisme municipal. En determinats casos, el planejament urbanístic ha estat un instrument generador d'expectatives en el qual de vegades la permissivitat d'algunes administracions locals ha afavorit processos especulatius a través de la sobrequalificació de sòls, privilegiant així interessos de determinats grups privats. En aquest sentit, s'han deixat en segon terme la valoració dels canvis operats en l'estructura productiva i les implicacions territorials de factors com el treball, els assentaments industrials i la relació d'aquests amb altres elements com l'habitatge, els equipaments, les infraestructures, l'accessibilitat dels treballadors, els impactes ambientals, etc. En certs casos, aquesta manca de previsió del creixement de l'activitat econòmica ha suposat que en alguns municipis l'oferta de sòl superi la demanda real industrial, comprometent així el potencial de creixement dels territoris.

A més a més de les dificultats de la política de creació de sectors d'activitat industrial amb criteris d'ordenació i planificació prèvies, la manca d'una oferta suficient de sòl industrial ha suposat la proliferació de zones industrials o d'activitat econòmica sense correspondència amb usos industrials pel que fa l'ús del sòl en què s'instal·len.

No obstant això, cal anotar la importància del Pla General Metropolità[18] en l'àmbit central de la RMB com a figura que ha permès la configuració d'unes àrees industrials que tenen major continuïtat amb els teixits urbans (tal com ja s'ha comentat en l'apartat 1.1.1.), de manera que cal incorporar el paper de l'**Àrea Metropolitana de Barcelona com a entitat responsable del PGM**. La redacció del PGM va suposar, per primera vegada, el reconeixement de la necessitat d'una planificació urbanística de caràcter supramunicipal dels processos urbans i territorials generats al voltant de Barcelona i la seva àrea d'influència. El PGM inclou la **normativa urbanística comuna per als municipis amb disposicions sobre**

[18] L'any 1976 la Corporació Metropolitana de Barcelona va aprovar el Pla General Metropolità en l'àmbit dels 27 municipis. L'objectiu del PGM era el de donar desposta al procés d'expansió urbanística que havia suposat l'increment de la població.

l'ús industrial del sòl. Així, s'hi determinen especificacions per a les zones de desenvolupament industrial (22b) i per a les zones industrials (22a), i s'hi indiquen el tipus d'ordenació necessari, els estàndards urbanístics, les condicions d'edificació i els elements d'urbanització, entre d'altres punts.

- **El transport públic interurbà i urbà**

La Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, és l'administració titular del servei de transport públic col·lectiu interurbà per carretera. Aquest servei es presta mitjançant concessió a operadors privats sota els criteris establerts per l'administració. La Generalitat és, doncs, un actor important que pot determinar l'existència de serveis de transport públic a determinats polígons.

Els municipis de més de 50.000 habitants tenen l'obligació de prestar els serveis de transport públic col·lectiu urbà de viatgers, de manera que els **ajuntaments** tornen a tenir un paper destacat pel fet que a través dels operadors públics o privats de transport poden condicionar l'accés als polígons industrials i zones d'activitat econòmica ubicats en el seu terme municipal. Tanmateix, el fet que aquest servei només es pugui prestar dins els límits administratius municipals pot suposar diferents situacions contraproduents, com ara les següents:

- D'una banda, quan el polígon d'activitat econòmica s'ubica en el terme municipal d'un únic municipi i l'ajuntament corresponent hi presta servei, pot donar-se el cas que part de la demanda de treballadors que prové de municipis propers limítrofs i sense serveis de transport urbà quedi desatesa mitjançant serveis de transport públic.
- D'altra banda, quan el polígon d'activitat econòmica és de caràcter periurbà i emplaçat dins de diversos termes municipals, es pot donar el cas que només un dels ajuntaments disposi de servei de transport urbà. En aquest cas es requereixen mecanismes de concertació (sobretot financera) entre els diferents ajuntaments per a crear serveis de transport més ajustats a les necessitats dels treballadors de tot el polígon.

Cal mencionar també, com a element que condiciona l'accessibilitat als polígons d'activitat econòmica, que a Catalunya existeixen més de 100 municipis que presten aquest servei sense arribar als 50.000 habitants i, per tant, sense possibilitat d'obtenir ingressos per part d'altres administracions (ATM, Generalitat o AGE).

A diferència de la majoria de municipis catalans, en l'àmbit dels 18 municipis de **l'Entitat Metropolitana del Transport** (EMT) la coordinació i la planificació dels serveis de transport urbà pot fer-se de forma integrada independentment dels límits administratius dels municipis[19] .

- **La coordinació del transport públic a la RMB**

L'**Autoritat del Transport Metropolità** (ATM), creada l'any 1997 com a consorci administratiu amb personalitat jurídica pròpia, sorgeix amb l'objectiu de coordinar el sistema metropolità de transport públic a l'àmbit de la RMB. Les seves funcions són les de planificar infraestructures i serveis de transport públic, finançar el sistema i ordenar les tarifes en tot l'àmbit de la RMB. L'ATM és constitueix, doncs, com un interlocutor important en els processos de concertació en la gestió de la mobilitat en polígons industrials i zones d'activitat econòmica.

Tot i que l'ATM és un organisme que engloba gran part de les administracions titulars de serveis de transport públic (excepte l'Administració General de l'Estat) fins ara ha desenvolupat fonamentalment el paper de ròtula financera i d'ens de gestió del sistema tarifari integrat més que no pas el d'ens coordinador de les polítiques d'aquestes administracions.

Cal tenir en compte també el paper d'altres administracions locals com els **consells comarcals i les diputacions**. Ambdues administracions també poden ser considerades agents o interlocutors amb el benentès que en determinades situacions donen suport tècnic o financer als municipis, sigui en la promoció de polígons d'activitat econòmica o fins i tot en la dinamització de plans de mobilitat en alguns polígons.

Segons la situació descrita, és palès que manca la definició d'un coordinador que tingui poder consultiu amb capacitat real per a **coordinar i dirigir els interessos contraposats** de les administracions públiques amb competències relatives a la gestió de la mobilitat en els polígons industrials i zones d'activitat econòmica des d'una visió àmplia i a llarg termini.

[19] L'EMT, depenent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), va establir el recàrrec de 0,105% sobre l'Impost de béns immobles amb l'objectiu de finançar el transport públic segons les determinacions de la Llei reguladora d' hisendes locals.

1.3.2. Les empreses

Les empreses, en general, però especialment les que estan ubicades als polígons d'activitat econòmica, necessiten que aquests espais siguin el més accessibles possible, tant per treballadors com per visitants i mercaderies. En funció de la gran diversitat de tipologies i localitzacions que podem trobar al territori, les demandes són, necessàriament, força heterogènies.

Normalment, les empreses demanen millors infraestructures, sobretot viàries (basant-se en el model de mobilitat que tradicionalment s'ha dissenyat entorn d'aquests espais), que solucionin els episodis crònics de congestió i que siguin gratuïtes.

Pel que fa al capítol de les seves responsabilitats, i també sobre la base de la inèrcia que ha provocat la situació actual, com és lògic des de la seva perspectiva, amb el menor cost possible per a l'empresari.

En tot aquest procés, com no podia ser d'una altra manera, les empreses són peça clau en el disseny, planificació i finançament de qualsevol política de mobilitat orientada a incrementar l'accessibilitat dels usuaris dels polígons.

Les empreses, en la majoria de casos, són els responsables d'aspectes tant importants en la gestió de la mobilitat com la reordenació dels horaris i els torns dels treballadors, la introducció de serveis de transport col·lectiu d'empresa, la dotació de places d'aparcament privades, la consideració dels accidents *in itinere* com a factor de risc laboral, la selecció del personal evitant desigualtats, etc.

1.3.3. Els treballadors

Els treballadors tenen la necessitat d'accedir al seu lloc de treball amb el menor cost possible, tant econòmic com temporal, i amb les màximes condicions de seguretat.

Aquesta necessitat, generalitzable, però, es pot matisar a partir d'una infinitat de característiques, de percepcions, de possibilitats que responen a l'heterogeneïtat del col·lectiu en qüestió.

- Personal treballador contractat per les empreses del polígon i que constitueixen la seva plantilla bàsica.
- Personal treballador de les empreses de serveis subcontractades per desenvolupar certes tasques (neteja, seguretat, jardineria, etc.).
- Altres usuaris: en cas de tractar-se d'un espai amb usos mixtos en el qual s'instal·len també activitats comercials o de serveis, hi ha també altres tipus d'usuaris com ara els clients o els proveïdors d'aquests centres.

Cadascun d'aquests col·lectius té una relació específica i particular amb els mitjans de transport i, per tant, amb hàbits i pautes de mobilitat diferents i que cal tenir en compte en els processos de gestió de la mobilitat.

Aquest col·lectiu, en general, sigui de manera individual o col·lectiva a través dels sindicats i el seu paper en la defensa de la millora de les condicions laborals, presenten les següents demandes:

- Solució al problema de la congestió i de l'aparcament.
- Transport col·lectiu de qualitat i assequible econòmicament.
- Accessos segurs i còmodes per a desplaçaments a peu i amb bicicleta.
- Consideració dels accidents *in itinere* com a factor de risc laboral.
- Que algú assumeixi tot o part de l'increment del cost que implica la congestió de les xarxes.

A més, els treballadors són també una peça clau a l'hora de posar en pràctica qualsevol política de mobilitat, i la seva implicació és imprescindible.

1.3.4. Els col·lectius exclosos

Tal com s'ha descrit en l'apartat 1.2.3, hi ha un grup d'afectats compost pels col·lectius que queden fora de les possibilitats d'usar un vehicle privat de forma quotidiana i autònoma i que constitueixen els absents dels polígons industrials.

Fins ara la caracterització dels perfils socials dels exclosos ha estat un element que no s'ha tingut en compte a l'hora d'enfocar l'accessibilitat en aquests centres, però que és del tot necessari per a la competitivitat del sistema productiu.

Per tant, tot i que aquesta exclusió els fa difícils de detectar i de representar, tant l'administració com l'empresa i els sindicats han d'afrontar la seva responsabilitat en la defensa dels seus interessos.

En aquest sentit, la potenciació dels mitjans alternatius al vehicle privat ha de ser el punt més destacat de la seva agenda.

1.3.5. Els operadors de transport públic

Els operadors públics o privats de serveis transport públic cal integrar-los en el conjunt d'agents vinculats als polígons d'activitat. Tot i que la seva actuació depèn dels criteris fixats per les administracions titulars del servei, del marc normatiu, del finançament del transport i del tipus de desenvolupament urbà, etc., la seva participació i experiència resulten imprescindible per tal d'aconseguir una diagnosi completa del sistema i fer propostes d'actuació, ja que disposen d'un cert marge d'actuació respecte els criteris administratius.

Per això, els operadors de transport públic són els responsables finals de garantir la qualitat dels serveis prestats, mesurada en termes d'eficàcia i d'eficiència. Tanmateix, a més d'assumir l'objectiu de transportar el màxim nombre de viatgers i fer-ho garantint la productivitat (d'acord amb els recursos humans, econòmics i materials disponibles), per a assumir la qualitat fa falta també una política ambiental i social d'acord amb els principis de la responsabilitat social corporativa. La cerca d'energies alternatives que maximitzin la compatibilització del servei de transport públic amb la reducció d'emissions, tot incrementat l'eficiència energètica, fent-les compatibles amb el progrés econòmic, pren cada cop més rellevància per tal de poder plantejar el futur del servei de transport públic.

Amb tot això, els operadors poden, per exemple, introduir mesures relacionades amb la millora de l'accessibilitat física de la flota de vehicles, la millora de serveis d'informació a les parades de transport públic i la compra d'autobusos propulsats amb energies netes, així com proposar solucions tècniques i operatives a l'administració competent per a l'optimització de rutes i horaris que permetin cobrir polígons d'activitat econòmica.

En definitiva, la gran quantitat d'agents implicats dóna com a resultat un mapa força complex, tant des del punt de vista de la dispersió de competències com pel que fa a les motivacions i voluntats de cada col·lectiu. Aquesta complexitat serà un dels trets més condicionadors de la tasca de la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica.

1.4. EL NOU MARC DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Sobre la base de les disfuncionalitats i impactes negatius que té aquest model de mobilitat massa basat en el vehicle privat, durant les darreres dues dècades, tot i que amb més intensitat en els darrers anys, Catalunya ha anat incorporant el paradigma de la mobilitat sostenible, que aposta per compatibilitzar el desenvolupament i la competitivitat i els paràmetres de sostenibilitat, seguretat i equitat. L'adopció d'aquestes idees i conceptes, generalment, ha estat impulsada per determinats sectors de la societat civil i de les universitats i després ha anat formant part, cada cop amb més intensitat, de les agendes polítiques a les diferents escales de l'administració, fins el punt que s'ha materialitzat en forma de normatives i vies de finançament.

Com a resum suficientment indicatiu dels conceptes del paradigma de la mobilitat sostenible que actualment condicionen la gestió de la mobilitat, es poden apuntar els principis i línies estratègiques que inspiren la major part dels pactes per la mobilitat que fins al moment s'han aprovat en els municipis del nostre entorn. Generalment es busca potenciar els mitjans de transport no motoritzats i col·lectius (anar a peu, anar amb bicicleta, amb autobús o amb ferrocarril) davant dels mitjans privats motoritzats (el cotxe i la moto). Els primers són els que menys contaminen, els que menys espai i energia consumeixen i els que menys residus i soroll generen per viatger transportat i quilòmetre recorregut. D'altra banda, en un

context territorial abans descrit l'accessibilitat universal passa per la potenciació dels mitjans accessibles a tothom, els transports col·lectius i la bicicleta, per sobre dels mitjans motoritzats individuals. Primer, perquè només una minoria té accés al vehicle privat de manera quotidiana. Segon, perquè la manca d'oferta de transports col·lectius a molts territoris o la seva baixa competitivitat fa que molts usuaris esdevinguin captius del vehicle privat i dels seus elevats costos econòmics i en temps.

PRINCIPIS

- **Accessibilitat**. La competitivitat del territori depèn del màxim nivell d'accessibilitat.
- **Competitivitat**. El model de mobilitat no pot comprometre la competitivitat del territori.
- **Qualitat de l'ocupació**. Ha de permetre millorar les condicions laborals del mercat de treball.
- **Sostenibilitat**. L'objectiu ha de ser reduir els impactes negatius, a nivell ambiental, del model de mobilitat dominant.
- **Seguretat**. S'ha de garantir l'accessibilitat amb les màximes condicions de seguretat.
- **Equitat**. La igualtat d'oportunitats d'accés al territori és un altre dels objectius que s'ha de perseguir.

LÍNIES ESTRATÈGIQUES

- Potenciació del transport col·lectiu
- Potenciació dels desplaçaments a peu
- Aconseguir l'accessibilitat universal
- Potenciació dels desplaçaments amb bicicleta
- Foment d'un ús més racional del vehicle privat
- Conscienciació dels agents implicats
- Foment de la participació de totes les parts implicades
- Vincular la planificació urbanística i la planificació de la mobilitat
- Vincular la planificació de la mobilitat amb els plans de seguretat viària

Prenent com a referència aquests principis inspiradors, han anat sorgint iniciatives, siguin vinculants en forma de normatives o motivadores en forma de vies de finançament, exempcions fiscals, etc., amb l'objectiu de fomentar un model de mobilitat més sostenible, segur i equitatiu.

a) La llei de la mobilitat dibuixa l'escenari en favor de l'accessibilitat als centres generadors de mobilitat

La llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, introdueix un canvi de paradigma en la planificació del transport. El seu enfocament substitueix la pràctica tradicional consistent a programar infraestructures i serveis que aportin una capacitat adequada a la demanda prevista per a cada mitjà de transport, i en el seu lloc estableix una subordinació de la planificació a determinats objectius de caràcter social i ambiental:

- El dret dels ciutadans a una accessibilitat en condicions adequades i segures de mobilitat.
- La reducció dels costos socials i ambientals de la mobilitat i l'impuls d'una mobilitat i un desenvolupament urbanístic sostenible.

En matèria de millora de la mobilitat a centres generadors de mobilitat, a l'article 3 de la Llei es recull l'objectiu "d'*Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es* ***garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible***".

A l'article 9.3 s'incorpora que els plans de mobilitat urbana "*s'han d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit i, si escau, als plans específics, i ha d'incloure un* ***pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial***".

Al mateix temps, a la disposició addicional tercera de la Llei s'inclou que: "*en el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, 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*".

A més, en tots els nivells de planificació que proposa la Llei es dóna molta importància a la participació dels agents implicats.

En relació amb aquestes orientacions, en els darrers anys han proliferat nombrosos estudis i plans de mobilitat en diferents polígons industrials i d'activitat econòmica i també, tot i que de forma més incipient, de determinats hospitals o centres d'ensenyament universitari. Molts d'aquests plans han utilitzat mecanismes de participació i s'han constituït taules o comissions de mobilitat per tal d'establir la concertació requerida entre les diferents parts implicades.

Les metodologies emprades i els àmbits d'aplicació han estat força diferenciats i no sempre els resultats han estat satisfactoris si ens atenem al fet que la introducció d'algunes de les noves línies de transport públic col·lectiu no han tingut la demanda prevista. Evidentment, a més de la creació de serveis deficitaris des del punt de vista de l'explotació, es palesa la necessitat d'introduir mesures de gestió de la mobilitat des d'una òptica més integrada, considerant tots els mitjans de transport i impulsant al mateix temps mesures de promoció i sensibilització.

A més de l'existència d'aquests nous plans de mobilitat específics, cal ressenyar el paper desenvolupat per l'Autoritat del Transport Metropolità, que, a través del corresponent Pla Director de la Mobilitat (PDM), ha establert quins són els centres generadors de mobilitat de la RMB susceptibles d'elaborar un pla de mobilitat específic i d'incorporar la figura del gestor/a de la mobilitat. A diferència del PDM per a l'àmbit de la RMB, les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya (DNM) aprovades a finals del 2007 no concreten més enllà de les indicacions recollides a la llei de la mobilitat.

b) El desplegament de la llei d'urbanisme i de la mobilitat introdueix nous instruments d'avaluació de la mobilitat generada

Tant a la Llei 10/2004, d'urbanisme, com la Llei 9/2003, de la mobilitat, s'incorporen una sèrie de disposicions destinades a integrar elements de mobilitat dins el planejament urbanístic o de noves implantacions singulars.

La concreció d'aquestes disposicions ha quedat finalment recollida al **Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada**. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) avaluen 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 públic i també els desplaçaments a peu i amb bicicleta. L'objectiu final és el de propiciar que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Quadre 4: Àmbit d'aplicació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Plans territorials sectorials d'equipaments i serveis
Planejament urbanístic general (amb nova classificació de sòl urbà o urbanitzable)
Planejament urbanístic derivat (amb nous usos o activitats) No és d'obligada redacció si el municipi té menys de 5.000 habitants i es compleixen els requisits següents: - Actuacions residencials de menys de 250 habitatges - Actuacions terciàries de menys d'1 ha - Actuacions industrials de menys de 5 ha
Projectes de noves instal·lacions que tinguin consideració d'implantació singular - Establiments comercials, individuals o col·lectius de **superfície superior a 5.000 m^2** - Edificis d'oficines de **sostre superior a 10.000 m^2** - Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals amb **aforament superior a 2.000 persones** - Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una **capacitat superior a 200 llits** - Centres educatius amb **capacitat superior a 1.000 alumnes** - Edificis i centres de treball amb **més de 500 treballadors** - Implantacions que puguin generar **5.000 viatges/dia**
Projectes de reforma d'instal·lacions existents que tinguin consideració d'implantació singular

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada.

No obstant això, el decret també recull els mecanismes de finançament de la nova mobilitat generada, de forma que els promotors/propietaris han de participar també dels costos generats per l'increment de la mobilitat.

c) La gestió de la mobilitat en centres de treball com a mesura a tenir en compte per a millorar la qualitat de l'aire

La Generalitat de Catalunya ha aprovat recentment el Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona[20] per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) de 40 municipis. En l'àmbit d'aplicació del pla, doncs, s'han superat els valors de referència legislatius establerts per la normativa europea, de manera que les mesures estan enfocades a preservar la salut de les persones i el medi ambient.

De les 73 mesures que conté el pla, n'hi ha una d'enfocada a millorar els desplaçaments cap a centres de treball i centres generadors de mobilitat. En aquest sentit, dins de l'àmbit territorial del pla, s'estableix quins organismes públics i empreses han d'elaborar els plans de mobilitat. Tanmateix, també s'hi estableix quins organismes públics cal que s'hi impliquin, el calendari, el cost, els indicadors i l'avaluació ambiental de la mesura.

[20] DECRET 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig.

d) Increment de les ajudes econòmiques per a la redacció de plans de mobilitat específics

A mitjans anys noranta, l'Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético, organisme depenent del Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme, va promoure i finançar els anomenats Planes de Movilidad Alternativa per als desplaçaments laborals. Alguns d'aquests plans es van redactar en col·laboració amb els principals sindicats, i entre aquests destaquen els realitzats amb l'empresa Kanguros i amb el polígon industrial de Tres Cantos, a Madrid.

Més recentment, l'IDAE, mitjançant el Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética para España, ha continuat des de l'àmbit de l'eficiència energètica en la introducció de mesures de suport financer per a l'elaboració de plans de mobilitat per a empreses. En aquest sentit, del pla recull l'objectiu d'implantar plans de transport en totes les empreses i centres d'activitat de més de 200 treballadors per tal de reduir la participació dels desplaçaments en vehicle privat amb baixa ocupació en la mobilitat domicili-lloc de treball/estudi. Tot i que el mateix pla indica que el responsable de la mesura és el Ministeri de Foment (amb col·laboració amb d'altres ministeris), insta a que els mateixos centres d'activitat també s'impliquin en la gestió del pla introduint-hi el coordinador de transport. Tanmateix, consideren necessària la implicació de les autoritats de transport, així com de les organitzacions sindicals.

e) Voluntat d'estandarditzar les metodologies d'elaboració dels plans de mobilitat específics

Tot i que en els darrers anys ja s'han redactat nombrosos plans de mobilitat específics, cada vegada es fa més necessari establir metodologies comunes per a l'elaboració d'aquests plans per tal de poder comparar la situació entre diferents àmbits de gestió de la mobilitat.

- Des de l'IDAE, el juliol de 2006 va publicar-se la *Guía práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo* (PTT). Al mateix temps l'IDAE també va redactar el *Pliego de prescripciones técnicas para la contratación de los servicios de los trabajadores de un polígono industrial.*
- El sindicat CCOO, amb el suport del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, va publicar l'any 2006 la guia *L'accés sostenible als centres d'activitat laboral.*
- El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, amb la col·laboració del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, ha elaborat la *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat a polígons industrials*. A més d'introduir-hi aspectes tècnics propis d'aquests tipus de plans, també s'hi aborda en quines condicions cal redactar aquests tipus de plans encara que no es tracti d'un document de caràcter vinculant.
- La Diputació de Barcelona juntament amb CCOO, UGT, la Generalitat de Catalunya i la Federació de Societats Laborals de Catalunya, està desenvolupant el projecte GESMOPOLI (Iniciativa cofinançada per la Unió Europea en el marc de la Convocatòria de Projectes LIFE 2004-2005). GESMOPOLI té com a objectiu plantejar una intervenció global i sostenible en l'àmbit de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica, incidint en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori. En aquest sentit, s'ha publicat un manual sobre la participació i concertació en polígons industrials i també un manual del gestor de la mobilitat.

f) La millora de la mobilitat dels treballadors com a estratègia per a millorar la competitivitat i la qualitat de l'ocupació de l'economia catalana

A més de la importància que suposa la signatura de l'**Acord Estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana 2005-2007**[21]**,** en el qual l'administració, els sindicats i els empresaris assumeixen per primera vegada uns compromisos per a millorar la competitivitat de l'economia catalana, és important també la rellevància de l'acord des de l'àmbit que estem tractant.

Entre aquests compromisos, doncs, destaca l'assumpció per part de les parts signants que la mobilitat dels treballadors és un element que contribueix a afavorir el creixement econòmic. Així, a més d'introduir compromisos en la millora de la dotació pressupostària en determinades infraestructures i serveis de transport públic, inclou mesures i pressupost per a facilitar i possibilitar l'accés dels treballadors al seu lloc de treball i elaborar un pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, agrupacions d'empreses i grans equipaments.

D'altra banda, s'ha d'afegir que la revisió d'aquest acord (per al període 2008-2011) ha donat lloc a la continuïtat sobre aquestes qüestions. En concret s'hi recull l'objectiu d'integrar els serveis discrecionals d'empresa a les xarxes de transport públic, l'aprovació dels plans de mobilitat per a tots els aeroports, la creació d'una mesa de mobilitat i del gestor de la mobilitat per a cada aeroport. També s'hi especifica que els principals ports comercials de Catalunya (Barcelona, Tarragona, Vilanova i la Geltrú, Palamós i Sant Carles de la Ràpita) estableixin les estratègies per a fomentar la mobilitat sostenible i segura de persones i mercaderies. Pel que fa a la promoció de la gestió de la mobilitat de polígons industrials l'acord indica els objectius següents:

- Elaboració d'un mapa de polígons industrials de Catalunya
- Promoure la gestió autònoma dels polígons industrials
- Afavorir la mobilitat en els polígons industrials a través de l'impuls dels plans de mobilitat, les meses de mobilitat i la figura del gestor de la mobilitat. El Govern es compromet a impulsar l'execució de les mesures previstes en els plans i estudis de mobilitat ja elaborats o en fase d'elaboració corresponents a més de 20 polígons industrials de Catalunya, i a redactar plans de

[21] Acord signat l'any 2005 entre CCOO, UGT, Foment del Treball, FEPIME, PIMEC i la Generalitat de Catalunya (Departament de Treball i indústria, Departament d'Economia i Finances, Departament de Comerç, Turisme i Consum).

mobilitat i a implementar-los en més de 30 polígons i equipaments generadors de mobilitat intensiva.

A la revisió de l'acord també consta la promoció de la gestió integral de polígons industrials com un element clau per a la millora de la competitivitat.

D'altra banda, l'any 2005 es va aprovar l'**Acord Interprofessional de Catalunya 2005-2007 (AIC)**, subscrit entre Foment del Treball Nacional, per la part empresarial, i per Comissions Obreres de Catalunya i Unió General dels Treballadors, per la part social. L'objectiu de l'AIC és el de generalitzar unes pràctiques de negociació col·lectiva més positives i adaptar-se als compromisos presos amb l'administració a l'Acord Estratègic ja esmentat.

Cal fer esment del paper desenvolupat pels sindicats majoritaris (CCOO i UGT) en relació amb la promoció de mesures enfocades a millorar la mobilitat dels treballadors. Així, a més de tenir un paper destacat en la negociació col·lectiva pel que respecta a la bonificació dels desplaçaments amb transport públic dels treballadors, també han tingut un paper de dinamitzadors a través de l'impuls d'altres mesures de sensibilització i de promoció de diversos plans de mobilitat als centres de treball.

En aquest sentit, a l'AIC s'estableix un marc perquè els convenis col·lectius augmentin la seva capacitat d'afavorir la innovació i el canvi en l'empresa, conjugant-los amb els drets dels treballadors. En l'àmbit de la mobilitat, l'Acord Interprofessional introdueix unes primeres orientacions concretes i pactades de com fer front a la negociació col·lectiva en matèria de mobilitat laboral amb el benentès que s'assumeix que abordar la mobilitat sostenible als centres de treball en favor de les persones és un factor d'eficiència empresarial.

En el següent quadre s'han introduït aquests aspectes:

Mobilitat sostenible als centres de treball

1. Les parts que subscriuen el present Acord analitzaran les iniciatives que es considerin adequades en relació amb la mobilitat als centres de treball, en el marc del que disposa la Llei 9/2003, de mobilitat de Catalunya.
2. El 2005 es prioritzaran els compromisos adquirits sobre els polígons industrials i centres multiactivitat, acordats en el Pacte per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, especialment en tot allò que fa referència a la constitució de les comissions de mobilitat de cada àmbit i la figura del gestor de mobilitat.
3. Les parts analitzaran l'extensió progressiva de les seves actuacions a altres polígons i centres multiactivitat el 2006.
4. Les organitzacions signants formularan mètodes i instruments per a l'avaluació de la mobilitat dels treballadors entre la seva residència i el seu lloc de treball, així com les possibles mesures destinades a millorar la seguretat dels desplaçaments i l'eficàcia dels mitjans de transport. Es tractaran especialment les mesures que cal adoptar en cas de modificacions importants dels fluxos de desplaçaments causats per canvis en l'organització del treball.
Les recomanacions i propostes es plantejaran distingint entre les que hagin d'aplicar-se mitjançant conveni col·lectiu i les que hagin d'aplicar-se territorialment i de forma transversal a les activitats de les empreses afectades.

L'AIC també recull un apartat sobre l'organització flexible del temps de treball, i malgrat que aquest aspecte és, sobretot, un element en favor de la conciliació dels treballadors, d'altra banda i per la menor necessitat de desplaçaments que implica, és també un factor que comporta beneficis en la reducció de la congestió, de la contaminació, etc.

g) Tractament fiscal favorable a les empreses que redactin plans de transport

La Llei d'hisendes locals[22] obre una oportunitat en el finançament dels plans de mobilitat als centres de treball en permetre que les ordenances fiscals dels ajuntaments estableixin bonificacions de fins a un 50% de la quota de l'impost d'activitats econòmiques per a subjectes passius que tributin per quota municipal i que estableixin plans de transport.

[22] Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.

Tal com s'incorpora a la llei, l'objectiu és el de reduir el consum de l'energia i les emissions causades pel desplaçament al lloc de treball i fomentar alhora l'ús de mitjans de transport més eficients, com ara el transport col·lectiu o el compartit.

h) Foment del teletreball

Des de l'Administració General, i concretament des del Ministeri de Comerç, Indústria i Turisme, s'ha aprovat el **Plan Avanza,** o **Plan 2006-2010 para el desarrollo de la Sociedad de la Información y de Convergencia con Europa y entre Comunidades Autónomas y Cuidades Autónomas**, en el qual s'adopten diverses ordres que inclouen mesures per a l'impuls de la societat de la informació.

Entre aquestes ordres n'hi ha una per al Ministeri d'Economia i Hisenda per tal que estableixi els incentius fiscals en l'àmbit de les inversions en R+D+i, en l'ús de les TIC, en la formació de treballadors i en l'impuls del **teletreball**.

i) La gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica

Tal com s'ha anat explicant al llarg del present capítol, des de fa unes dècades han proliferat nous espais d'activitat econòmica propis del model fordià que responen moltes vegades a interessos econòmics espontanis i autoorganitzats en què els criteris de localització són principalment la proximitat a les fons energètiques, a la mà d'obra, als eixos viaris i al preu del sòl. En ocasions, l'interès particular dels ajuntaments per la manca d'una política de finançament adequada ha suposat que molts municipis petits i mitjans promoguin sòl industrial sense tenir correspondència amb una estratègia de caràcter regional en què es determinin els requeriments i les necessitats d'implantació i localització nous sectors de desenvolupament econòmic. La inexistència d'una planificació i gestió adequades ha suposat no tenir en compte aspectes tant essencials com la viabilitat ambiental i paisatgística del projecte, la detecció de necessitats d'infraestructures de transport públic per cobrir la demanda de mobilitat generada, la previsió estructures de gestió adequades per al manteniment i la gestió de serveis comuns de valor afegit, entre d'altres.

En relació amb aquesta problemàtica, des de fa unes dècades han proliferant estudis i publicacions sobre ecologia industrial. Aquest àmbit de treball té com a objectiu assimilar el funcionament dels espais productius amb els espais naturals, de manera que la relació entre l'activitat econòmica i el medi social i el natural tendeixin a tancar el cicle de la matèria i fer eficients els processos interns. Les mesures que es deriven de la introducció dels criteris de l'ecologia industrial suposen millorar l'eficiència energètica dels espais, millorar la gestió dels recursos naturals i dels residus de producció industrial, millorar l'aprofitament del sòl i la millora de la informació i cooperació entre empreses i altres agents implicats. En aquest context, resulta lògic que es consideri imprescindible pal·liar els impactes negatius derivats d'un transport de mercaderies i de persones amb excessiva dependència en el vehicle privat.

En els polígons de nova creació, per tant, la gestió de la mobilitat caldrà incorporar –la en el marc dels processos de la gestió integrada on es consideren múltiples condicionants (ambientals, socials, urbanístics, de mobilitat, etc.) per tal de fer compatible el creixement econòmic amb la sostenibilitat.

Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Estudi complet

Segona part. La gestió de la mobilitat

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

SUMARI

2. LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT 2

2.1. OBJECTIUS 3

2.1.1. Objectius globals 3

2.1.2. Objectius específics 5

2.2. TASQUES DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT 7

2.2.1. Polígons d'activitat econòmica planificats 8

a) La mobilitat en la fase de programació 9

b) La mobilitat en la fase de planificació i execució 12

2.2.2. Polígons d'activitat econòmica existents 14

a) Representació 14

b) Coneixement de la demanda 15

c) Coneixement de l'oferta 16

d) Diagnosi de la situació 16

e) Proposta d'actuacions 17

f) Recerca de finançament 18

g) Concertació 18

h) Monitorització 19

2.2.3. Les tasques de la gestió de la mobilitat segons tipologies de polígons d'activitat econòmica 20

2.3. EL MARC REGULADOR I EXPERIÈNCIES 22

2.3.1. Diagnosi del marc regulador i de planificació vigent 24

a) Abast territorial 27

b) Àmbit d'aplicació 29

c) Iniciativa i aprovació 31

d) Finançament 32

2.3.2. Experiències catalanes 35

2.3.3. Marc regulador i experiències europees 46

2.4. PROPOSTA DEL PACTE INDUSTRIAL DE REGULACIÓ DE LA GESTIÓ DE LA MOBILTAT A CATALUNYA 52

2.4.1. Intervenció de l'administració 53

2.4.2. Internalització de la mobilitat 59

2.4.3. Concertació público-privada 60

2.4.4. Encaix de les propostes 62

2.4.5. Cofinançament 64

2. LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Al capítol 1, "Situació de partida", d'aquest treball de "Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica" s'han analitzat els aspectes que condicionen la gestió de la mobilitat en aquests espais. En aquest segon capítol, i en funció d'allò descrit anteriorment, es descriu com ha de ser la tasca de gestió de la mobilitat i com aquesta s'encaixa en l'actual normativa i en les figures de planificació de la mobilitat existents a Catalunya.

*En el **primer apartat** es fa referència als objectius de la gestió de la mobilitat, derivats de les disfuncionalitats detectades i del marc teòric i regulador vigent. Els dèficits d'accessibilitat, que condicionen la competitivitat econòmica i territorial, així com la qualitat de l'ocupació i la integració social, a més de l'elevada sinistralitat i la insostenibilitat del model actual i de les orientacions de la normativa existent, donen una idea clara de cap a on s'ha de focalitzar la gestió de la mobilitat en aquestes àrees.*

*En el **segon apartat**, i en relació amb els punts anteriors, es concreten les tasques que hauria d'implicar la gestió de la mobilitat en dues dimensions diferents: en el procés de planificació i execució dels polígons d'activitat econòmica de futur desenvolupament i en els polígons d'activitat econòmica ja existents.*

*En el **tercer apartat** s'estableixen les principals possibilitats del marc regulador i de planificació vigent pel que fa a l'encaix de la gestió de la mobilitat en un context, com s'ha vist, de gran diversitat de tipologies de zones d'activitat econòmica i de fórmules d'organització i de gestió. També s'hi expliquen experiències nacionals, així com l'experiència de la regulació de la mobilitat en diferents països europeus .*

*En el **quart apartat**, la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial fa una proposta de regulació de la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica, la qual entra a formar part d'una estratègia més global com ho és la gestió universal.*

2.1. OBJECTIUS

2.1.1. Objectius globals

Els objectius globals de la gestió de la mobilitat són els de millorar aspectes com:

- L'accessibilitat
- La competitivitat de l'empresa i del territori
- La qualitat de l'ocupació
- L'equitat
- La seguretat
- La salut
- La sostenibilitat global del sistema

Aquests objectius, d'altra banda, coincideixen amb els objectius establerts per ***la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat***, les **Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya (DNM)**, els **Plans Directors de Mobilitat** (PDM) i, en general, per totes aquelles normatives vigents d'ordre jeràrquic superior, plans i documents estratègics que indiquen quin ha de ser el paradigma amb què cal que s'enfoquin les noves polítiques de planificació territorial, de la mobilitat i de la millora de la qualitat ambiental.

En el cas específic dels polígons d'activitat econòmica (i no tant en el cas d'una gran empresa, un equipament o un servei) és important tenir present que **per a poder assumir plenament la consecució d'aquests objectius hauran de ser necessàriament espais requerits d'una gestió integrada** on les diferents administracions i agents implicats hauran de crear les sinergies suficients per tal d'afavorir polítiques que facin d'aquests espais uns pols de desenvolupament econòmic amb criteris de sostenibilitat. Es tracta, doncs, d'assumir uns espais ambientalment sostenibles i socialment justos i competitius des del punt de vista econòmic.

Una política de transport i mobilitat aïllada específica i desvinculada de la resta de polítiques (urbanístiques, socials, paisatgístiques, econòmiques, ambientals, etc.) no és, per tant, garantia suficient per tal assumir els objectius globals que s'han descrit. Un canvi de mobilitat associat als polígons empresarials depèn en gran part del grau d'integració de tots els elements que els composen, de manera que es fa

necessari que aquest estigui planificat i dissenyat estratègicament sobre la base d'unes expectatives empresarials inicials concretes i donant resposta al nou paradigma de la sostenibilitat. Així, per exemple, un polígon en què els cicles de l'aigua, l'energia i la matèria es gestionen segons criteris ambientals, allò més probable és que tingui les condicions òptimes per a poder introduir mecanismes que redueixin les emissions d'efecte hivernacle (generades, per exemple, per l'intens trànsit de camions de distribució de mercaderies). En aquest context, sembla doncs indiscutible no desvincular la gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica de la gestió de la mobilitat.

D'altra banda, els objectius globals afecten habitualment la demanda i no sempre es pot actuar de manera directa per tal d'assolir-los tots, i alhora han de ser susceptibles de seguiment i avaluació periòdica mitjançant indicadors d'avaluació/procés.

2.1.2. Objectius específics

Per tal d'assolir els objectius globals anteriors, la gestió de la mobilitat ha de perseguir una sèrie d'objectius de caire més concret. Des d'aquesta perspectiva, els objectius específics són aquells que cal tenir en compte en les fases de programació, en la planificació, en l'execució i en la gestió del polígon d'activitat econòmica, i que, com s'ha dit anteriorment, s'haurien d'emmarcar en la gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica.

El quadre següent mostra quins són aquests objectius més concrets des de la triple dimensió, és a dir: per a l'empresa, els treballadors o usuaris de les àrees d'activitat econòmica i la societat des d'una perspectiva general.

Taula : descripció dels objectius globals i específics de la gestió de la mobilitat

Objectius globals	Societat	Empreses	Treballadors o altres usuaris
Competitivitat	• Reduir la despesa social derivada dels costos externs del transport que assumeix tota la societat. • Incrementar el mercat laboral. • Millorar la integració urbana de les activitats econòmiques en el territori. • Millorar la qualitat paisatgística i de la biodiversitat.	• Reduir les hores de treball perdudes a causa de la congestió. • Reduir els costos de manteniment de grans superfícies d'aparcament per als treballadors. • Fer un ús més eficient de transport i dels vehicles d'empresa.	• Reduir la despesa econòmica destinada al desplaçament laboral (els desplaçaments amb cotxe solen ser més cars).
Qualitat de l'ocupació	• Millorar les condicions de treball del mercat laboral. • Promocionar l'ocupació.	• Incrementar la productivitat, atès que els treballadors estan més satisfets. • Millorar la imatge empresarial davant els treballadors i la societat en general.	• Millorar la conciliació entre la vida laboral i personal. • Reducció de l'estrès causat per la congestió i la contaminació acústica.
Equitat	• Ajustar de forma més òptima els perfils professionals dels treballadors als llocs de treball. • Reduir la despesa pública en la protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.	• Incrementar el mercat laboral de les empreses.	• Afavorir l'accessibilitat territorial de persones amb rendes més baixes: immigrants, estudiants en pràctiques, dones, etc. • Incrementar les possibilitats de desenvolupament social i personal.
Seguretat /Salut	• Disminuir la despesa social derivada de l'accidentalitat (accidents no coberts per assegurances). • Reduir l'accidentalitat viària en relació amb els accidents *in itinere* i *in labore*. • Millorar la qualitat de l'aire. • Incrementar l'esperança de vida. • Disminuir la despesa social sanitària.	• Reduir hores de treball perdudes en accidents de trànsit. • Millorar la qualitat del treball a causa de la menor contaminació acústica (soroll o vibracions). • Reduir les baixes laborals derivades de les malalties respiratòries.	• Reduir l'accidentalitat i la mortalitat tenint en compte que aquestes afecten sobretot determinades edats i certs modes de transport. • Millorar la seguretat dels desplaçaments interns no motoritzats. • Reduir problemes auditius, respiratoris i coronaris.
Sostenibilitat	• Reduir la despesa i dependència energètica. • Incrementar l'equitat intergeneracional. • Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle que afavoreixen el canvi climàtic.	• Incrementar l'economia del coneixement i de sectors d'activitat amb un alt valor afegit, especialment en relació amb la R+D i la recerca de noves fonts d'energia.	• Incrementar la qualitat de vida.

Com a tercer nivell de concreció, per tal d'assolir els objectius específics anteriors, la gestió de la mobilitat hauria de perseguir els següents objectius:

- Establir una estructura estable de representació del polígon o àrea d'activitat econòmica per a la relació amb altres institucions, proveïdors o operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu i sostenible del polígon.

- Garantir les condicions mínimes per assegurar la competitivitat de l'accés amb mitjans de transport més sostenibles (els que menys impactes generen en termes de consum i emissions), els més segurs (els d'índex més baix d'accidentalitat per viatger transportat i quilòmetres recorreguts), els més accessibles (els que tenen ràtios d'accés per part de la població més elevades), els més eficients (els que menys costos generen per viatger transportat i quilòmetre recorregut). És a dir, facilitar al màxim l'accés a l'àmbit caminant, amb bicicleta, amb transport col·lectiu i amb cotxe compartit.

- Garantir les condicions mínimes per generar una accessibilitat amb transport motoritzat racional i equilibrada dimensionant les dotacions infraestructurals, tant viàries com d'estacionament, fent-les proporcionades de manera que permetin maximitzar l'accessibilitat a la zona, per a persones i mercaderies, tenint en compte la potencialitat dels mitjans anteriors.

- Definir una jerarquització de la trama dels carrers per tal que aquests s'adeqüin a les necessitats dels diferents tipus de mobilitat i prioritzant, sempre que sigui possible, els espais destinats als mitjans més sostenibles, segurs, accessibles i eficients per tal de poder realitzar uns desplaçaments interns de qualitat.

- Establir un marc estable d'interrelació, concertació i finançament entre els agents implicats.

2.2. TASQUES DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Un cop vistos els objectius en el present apartat es presenten aquelles tasques que impliquen a les diferents fases del procés de planificació territorial i generació de mobilitat.

Com s'ha dit anteriorment, la generació dels patrons d'accessibilitat i del model de mobilitat s'hauria de vincular en el planejament territorial i urbanístic, en la distribució sobre el territori dels diferents usos en relació amb les diferents infraestructures i serveis de transport. Per tant, en aquest apartat es **diferencia entre les tasques de planificació de la mobilitat que haurien de ser presents a les fases de planificació i construcció d'un espai d'activitat econòmica i les tasques a portar a terme en una àrea d'activitat econòmica ja existent.**

Tant en un cas com en l'altre, les tasques i funcions que es proposen es consideren necessàries i imprescindibles, i serien aplicables a tots els polígons industrials i àrees d'activitat econòmica de forma genèrica, atès que els objectius de la gestió de la mobilitat són comuns per a tot el territori, independentment de la tipologia de centre en qüestió. El que sí variarà de forma sensible és la manera en què aquestes tasques i funcions encaixen dins les diferents tipologies d'estructures organitzatives, com veurem a l'apartat 2.3, i la manera en què es poden portar a terme.

Finalment, cal clarificar que l'objectiu d'aquest estudi és definir la gestió de la mobilitat, els seus objectius i les tasques que implica. Surt del seu abast, per tant, especificar criteris tècnics i indicadors, tant de diagnosi com de proposta, per a la qual cosa s'ofereix com a referència la *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials*, editada pel Pacte Industrial de la RMB.

2.2.1. Polígons d'activitat econòmica planificats

La planificació de la mobilitat en aquests casos s'ha de centrar en diferents fases: programació, planificació i execució del polígon. El següent quadre presenta un esquema de les diferents fases i quins serien els aspectes relacionats amb la planificació i posterior gestió de la mobilitat implicats.

Taula: fases de la planificació de polígons d'activitat econòmica i les seves implicacions en la mobilitat

FASES DE LA PLANIFICACIÓ	DESCRIPCIÓ GENERAL FASE	ASPECTES RELACIONATS AMB LA MOBILITAT
I. PROGRAMACIÓ	▪ **Diagnosi integral** de l'àmbit mitjançant l'establiment de la idoneïtat del polígon d'activitat sobre la base dels condicionants econòmics, territorials i urbanístics, socials, de mobilitat, ambientals i paisatgístics. ▪ Determinació de factors com: - Dimensions. - Emplaçament. - Compatibilitat entre usos i activitats. - Serveis i equipaments necessaris. - Model d'ordenació i figura urbanística. - Viabilitat econòmica. - Òrgan promotor i gestor de l'àmbit.	▪ Anàlisi de les infraestructures i serveis de transport existents o previstos d'escala estatal, regional o metropolitana. ▪ Anàlisi dels principals fluxos de mobilitat existents. ▪ Previsió de l'àmbit d'influència de la mobilitat generada.
II. PLANIFICACIÓ	▪ Redacció del **pla urbanístic**: - Estructura dels accessos, de xarxa viària interna, dels espais lliures, dotacions de serveis i equipaments, paràmetres d'ordenació i d'edificabilitat, parcel·lació, aparcaments, etc. - Estudi de paisatge: integració de les qualitats i valors del paisatge en el planejament i l'ordenació territorial i urbanística. - Informe ambiental (Avaluació Ambiental Estratègica): avaluació dels efectes en el medi ambient i de les mesures necessàries per a prevenir-los. - Estudi mobilitat (Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada).	Cal redactar un **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada** (EAMG) quan la figura de planejament correspongui a planejament urbanístic derivat en el qual es delimitin nous usos o activitats. - Avaluació de l'increment potencial de desplaçaments. - Mesures per a gestionar de manera sostenible la mobilitat. - Participació del promotor i promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats de la mobilitat generada.
III. EXECUCIÓ	▪ Execució de la urbanització en compliment de la disciplina urbanística. ▪ Entrega per part del promotor de la urbanització. ▪ Procés de venda / arrendament de parcel·les. ▪ Urbanització interna de les parcel·les privades. ▪ Edificació i equipaments. ▪ Instal·lació d'activitats empresarials.	Disseny urbanístic que garanteixi una mobilitat interna sostenible i segura en qualsevol dels mitjans de transport.
IV. CONSERVACIÓ I PRESTACIÓ DE SERVEIS	▪ Manteniment de la urbanització i elements comuns. ▪ Gestió de serveis públics. ▪ Gestió de serveis privats ▪ Generació d'altres serveis de valor afegit (escoles bressol, menjadors, sales de formació, gestió ambiental integrada, transport discrecional treballadors, etc.). ▪ Negociació amb altres administracions pel que fa a subvencions.	▪ Creació d'estructures de representativitat del polígon. ▪ Coneixement de la realitat. ▪ Diagnosi i necessitats de mobilitat. ▪ Introducció de mesures afavoridores de la mobilitat.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del *Llibre d'Estil* de *l'INCASOL* i del treball *Asociacionismo en las áreas empresariales* de la Coordinadora Española de Polígonos Industriales.

a) La mobilitat en la fase de programació

La programació es du a terme quan es preveu el desenvolupament d'un nou espai de creixement econòmic que, des de l'inici, es planteja amb uns objectius empresarials determinats i generalment en relació amb un determinat sector d'activitat econòmica. En aquesta situació, el polígon d'activitat econòmica està plantejat com una unitat d'actuació i, per tant, acostuma a requerir en primer lloc una programació. Des d'aquesta perspectiva, la programació **consisteix en el conjunt de mesures que permeten compaginar determinats objectius empresarials o de desenvolupament econòmic urbà o regional, amb els condicionants legals, territorials, paisatgístics, ambientals, socials i econòmics**. En poden determinar aspectes tan rellevants com els següents:

- Definició del programa de promoció
- Localització òptima
- Instrument de planejament a activar i de la gestió urbanística
- Determinació de criteris previs tècnics del sector
- Determinació de la viabilitat econòmica
- Determinació del model de gestió

Tanmateix, una manera indirecta de programar el desenvolupament d'un nou polígon industrial és mitjançant l'aprovació del planejament urbanístic general (plans directors urbanístics i plans d'ordenació urbanística municipal), en el qual es determina la **classificació del sòl, el model d'implantació urbana i els usos principals i compatibles**. El planejament general, alhora, ha de considerar obligatòriament determinats requeriments específics **(ambientals, socials i de mobilitat)** mitjançant memòries o informes específics. En funció d'aquests requeriments el planejament general pot veure's modificat per tal de poder-s'hi adequar en les millors condicions.

Aspectes relacionats amb la mobilitat

Des del punt de vista de la gestió de la mobilitat aquesta fase és important, ja que és la que determina la localització de nous usos de desenvolupament econòmic, sigui des de la selecció de nous polígons d'activitat econòmica o pel desenvolupament de nou sòl urbanitzable en què es delimitin nous usos industrials, terciaris o mixtos.

L'elecció de l'emplaçament és un factor molt rellevant, ja que condiciona el mitjà amb què la nova mobilitat generada es desenvoluparà. La previsió d'un nou polígon d'activitat econòmica sense connexió a una trama urbana consolidada condiciona d'antuvi que tots els desplaçaments per accedir-hi es facin de forma motoritzada.

Cal tenir en compte que els factors de localització de l'activitat econòmica són diferents segons branques d'activitat econòmica, i, en general, es pot dir que la

qualitat i la dotació de les infraestructures de transport existents i previstes acostumen a ser aspectes molt rellevants en qualsevol dels casos.

La proximitat o la distància a eixos de comunicació com els ports, aeroports, autopistes i autovies o estacions de tren són aspectes que es tenen en compte. D'altra banda, en l'actualitat l'anàlisi de la mobilitat ha d'anar més enllà en la mesura que cal conèixer l'abast de la mobilitat generada del sector, així com la capacitat d'absorció de les infraestructures i serveis de transport públic existents i previstos. Cal incidir en el fet que, per a garantir la sostenibilitat, un aspecte important és el d'evitar al màxim possible el nombre de desplaçaments amb transport privat.

El cas de la **programació indirecta de nous àmbits de desenvolupament econòmic** es dóna quan el nou planejament general (PDU o POUM) preveu el desenvolupament d'una **nova classificació de sòl urbà o urbanitzable que permet l'emplaçament de nous usos industrials o terciaris.** El planejament general, entre d'altres, és aquell planejament urbanístic que determina la classificació del sòl i els usos principals i compatibles per a cadascun dels sectors, així com altres elements com ara l'índex d'edificabilitat bruta, les densitats i reserves mínimes d'espais lliures i equipaments (en el cas de l'urbà no consolidat, el sòl urbanitzable delimitat i no delimitat).

La determinació d'aquests elements suposarà, a llarg termini i mitjançant el desplegament del planejament urbanístic derivat, la localització de nous polígons d'activitat econòmica i, per tant, de la creació de nous polígons d'activitat econòmica.

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada[1] (EAMG) és obligatori en el planejament general que comporta nova classificació de sòl urbà i urbanitzable. Les millores de mobilitat que preveu justament es donen en funció de l'estimació dels desplaçaments generats pels diferents àmbits del pla segons superfícies, usos permesos o l'índex d'edificabilitat que s'hagin determinat.
A partir de la nova mobilitat generada es determinen, en funció de diferents criteris de disseny de les diferents xarxes d'itineraris, aspectes com ara aquests:

[1] És d'obligada redacció el planejament urbanístic general i el planejament urbanístic derivat amb nous usos o activitats (plans parcials urbanístics; plans parcials urbanístics de delimitació; plans de millora urbana; plans especials, urbanístics). No és d'obligada redacció si el municipi té menys de 5.000 i es compleixen els següents factors: actuacions residencials de menys de 250 habitatges, actuacions terciàries de menys d'1 ha, actuacions industrials de menys de 5 ha.

- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, indicant les reserves per a aparcaments de bicicletes en sòl públic
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts
- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent

Els criteris de disseny per a les diferents xarxes d'itineraris es fonamenten en els principis de continuïtat de les xarxes, amb l'accessibilitat i amb la connexió d'indrets generadors de mobilitat (equipaments i serveis, serveis de transport públic, espais lliures, àrees d'activitat laboral, etc.).

És important fer esment que **el planejament general (ni en la legislació urbanística ni en l'específica sobre mobilitat) no preveu la introducció d'una proposta de finançament a càrrec dels propietaris/promotors dels costos generats per l'increment de mobilitat**.

b) La mobilitat en la fase de planificació i execució

La planificació de nous polígons d'activitat econòmica es dóna en una fase de major concreció i genèricament correspon al desenvolupament d'una figura de **planejament urbanístic derivat amb nous usos o activitats**, i, per tant, desenvolupa el planejament urbanístic general. El planejament urbanístic derivat està integrat pels plans especials urbanístics, pels plans de millora urbana, pels plans parcials urbanístics i pels plans parcials urbanístics de delimitació.

A grans trets, el planejament derivat comporta els punts següents:

- Definició dels usos i paràmetres de l'edificació
- Reserves dels sòl, espais verds i equipaments
- Caracterització bàsica de les obres d'urbanització, cost i etapes d'urbanització
- Concreció de l'arbrat, enjardinament, mobiliari urbà, pavimentació, enllumenat i senyalització

El planejament resultant pot condicionar múltiples aspectes que poden tenir a veure amb la capacitat d'aquest d'adequar-se als criteris d'eficiència i sostenibilitat des d'una perspectiva global.

En ocasions, el planejament general i derivat pot incorporar el **corresponent projecte/s d'urbanització**, els quals tenen la finalitat de posar en pràctica l'execució material de les determinacions dels plans d'ordenació urbanística municipal i dels plans urbanístics derivats en els àmbits d'actuació urbanística.

Aspectes relacionats amb la mobilitat

El planejament derivat és aquell que té major rellevància en la configuració dels sectors d'activitat econòmica. Aquesta concreció comporta la definició de múltiples aspectes que tenen relació amb la mobilitat, tant pel que fa a la previsió de noves infraestructures i serveis de transport com per la definició de l'estructura de la xarxa interna de carrers, els equipaments i serveis previstos que poden ser d'utilitat per als treballadors, la dotació d'aparcaments en calçada o a l'espai privat, el tipus de parcel·les, el tipus d'edificació, etc. A continuació es relacionen aquests aspectes:

- **Estructura de la xarxa de comunicació** (malla o quadrícula, anella de distribució, etc.).
- **Estructura i organització dels espais lliures** (centrals, connectors, perimetrals, etc.).
- **Oferta i dotacions dels equipaments i serveis** (cal preveure quins equipaments són necessaris pel al correcte funcionament de l'activitat econòmica del sector i si han de ser de gestió pública o privada).

- Plataformes de distribució de mercaderies.
- Centres de serveis: la creació d'un centre de serveis en el polígon facilita la participació dels diferents agents implicats en la gestió de la mobilitat i especialment de les empreses del polígon.

- **Edificabilitat**.
- **Divisió del sòl en illes i parcel·les**.
- **L'espai lliure de la parcel·la**.

Tots aquests aspectes que tenen a veure amb la mobilitat i el transport podran haver estat condicionats pel corresponent **Estudi l'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG).** En aquest EAMG es concreten els aspectes incorporats del corresponent planejament general i alhora incorpora una **proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de la nova mobilitat generada**.

Més detalladament, l'EAMG recull aspectes rellevants des del punt de vista de la mobilitat:

- Proposta **d'implantació de noves línies de transport públic** o perllongament de les existents.
- Determinació de les reserves per a **aparcaments de bicicletes.**
- Anàlisi de l'impacte en la **capacitat i en la seguretat viària de les carreteres**, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària, a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.
- Determinació de les **reserves d'aparcaments de vehicles.**
- Reserves d'espai per a **càrrega i descàrrega de mercaderies.**
- Propostes de **reserves per a vehicles de transport col·lectiu i taxi.**
- Proposta de **finançament dels costos generats** per l'increment de la mobilitat però sense determinar la capacitat de negociar el finançament de la gestió sostenible de la mobilitat una vegada el polígon es troba en funcionament:
    - Costos d'inversió en la urbanització i les infraestructures de connexió amb les principals xarxes d'itineraris a càrrec dels propietaris/promotors.
    - Costos d'inversió en noves estacions de transport públic col·lectiu a càrrec dels promotors.

- Costos per la participació en dèficit d'explotació de possibles nous serveis de transport públic de superfície a càrrec dels propietaris/promotors.

A més del planejament derivat, els **projectes d'urbanització** han de considerar-se rellevants. Aquests fan referència a totes les obres d'urbanització o únicament a les obres d'urbanització bàsiques (que comprenen les relatives al sanejament, la compactació i l'anivellament de terrenys destinats a carrers o vies, incloent-hi el pas de vianants, i les xarxes de subministrament i distribució d'aigua, d'energia elèctrica i de connexió a les xarxes de telecomunicacions). Alguns elements del projecte poden contribuir de forma decidida en la qualitat dels desplaçaments a peu i amb bicicleta del nou sector de planejament:

- el mobiliari urbà
- l'arbrat
- l'enjardinament
- el paviment de les voreres
- el tipus de vorades
- l'enllumenat
- la senyalització viària
- etc.

2.2.2. Polígons d'activitat econòmica existents

En un polígon industrial o una àrea d'activitat econòmica que està en funcionament i que es va desenvolupar en un context de manca de planificació integrada de la planificació urbanística i de l'accessibilitat, s'hi haurien de desenvolupar les següents tasques de gestió de la mobilitat que, com s'ha dit anteriorment, es portaran a terme de maneres diferents en funció de les diverses realitats físiques i de gestió que es poden trobar, com veurem més endavant. En funció del pressupost disponible i de la capacitat tècnica de l'equip de gestió de la mobilitat, aquestes tasques es podran desenvolupar de forma interna o mitjançant encàrrecs a empreses especialitzades.

a) Representació

Un polígon d'activitat que necessita incrementar la seva accessibilitat i limitar els efectes negatius del model de mobilitat generat ha de poder interactuar amb veu

única i defensar els seus interessos davant els agents implicats. Com a agent territorial amb uns objectius determinats, ha de poder ser present en aquells estaments i espais de participació on es prenen decisions que poden afectar aquests objectius.

Aquesta tasca consisteix en la defensa dels interessos del polígon a través de la participació als consells de mobilitat d'àmbit superior, al municipal i al de l'ATM corresponent. En aquests espais de participació es recolliria la informació provinent d'altres administracions o empreses i es traslladarien les problemàtiques i necessitats del polígon en matèria d'accessibilitat.

De forma complementària, i amb el mateix objectiu, el responsable de la gestió de la mobilitat s'ha de reunir de forma periòdica i bilateral amb les administracions i altres agents que puguin tenir incidència sobre el desenvolupament territorial i els serveis de transport en el seu àmbit d'influència.

Altres tasques relacionades podrien ser les de promoció de la mateixa tasca de gestió de la mobilitat, fent xerrades o presentacions de com s'afronta aquesta tasca al polígon en qüestió.

b) Coneixement de la demanda

Cal conèixer de forma actualitzada quina és la mobilitat generada per la zona en qüestió. Quants usuaris la visiten cada dia, per col·lectius, des de quins municipis es desplacen, amb quins mitjans ho fan i quines són les seves percepcions, necessitats i possibilitats d'accessibilitat i mobilitat. Per fer-ho, cal fer periòdicament enquestes de mobilitat, entrevistes personalitzades, grups de discussió, etc.

La funció del responsable de la gestió de la mobilitat en aquestes tasques pot ser molt variada i amb intensitats diverses en funció de les fórmules que es triïn per portar-les a terme, però de forma genèrica es tractaria d'encarregar enquestes a empreses especialitzades i fer de direcció de projecte en tot el procés d'elaboració, participant activament en la definició del qüestionari, en la metodologia i en l'explotació dels aspectes clau, segons els interessos del polígon.

Si el pressupost o la magnitud no ho permeten, també es pot fer internament un qüestionari que es repartirà entre els agents implicats.

De forma complementària, s'han de concertar entrevistes amb els diferents col·lectius i s'han d'organitzar grups de discussió, amb l'ajuda d'una empresa especialitzada per detectar mancances i necessitats. Tot això sempre amb reunions prèvies i amb edició de material per a la informació i la concertació.

c) Coneixement de l'oferta

També és imprescindible conèixer de forma actualitzada l'oferta de transport disponible, tant pel que fa a les infraestructures com, sobretot, pel que fa als serveis, i tant pel que fa a l'existent com pel que fa a la planificada. Aquesta informació és clau no només per diagnosticar si l'oferta disponible cobreix la demanda generada, sinó per tal de fer-la arribar als usuaris actuals i potencials.

En aquest sentit, s'han de crear i gestionar —sigui de forma interna o encarregant la feina a tercers— bases de dades que permetin conèixer, accedir i distribuir de forma eficaç i actualitzada l'oferta de transport disponible.
Com a complement, s'han d'encarregar i validar els productes que permetin expressar de forma senzilla i entenedora aquesta oferta i publicitar-la als usuaris, com ara guies d'accés, la web de mobilitat, etc.

d) Diagnosi de la situació

Un cop analitzades la demanda de mobilitat generada i l'oferta de transport disponible és fonamental disposar d'una diagnosi actualitzada del sistema. Cal conèixer si els serveis existents són adequats per assumir la demanda actual i potencial i les principals disfuncionalitats del sistema, siguin les mancances d'accessibilitat o les conseqüències negatives del model resultant.

El coneixement d'aquests aspectes s'assolirà a partir de les tasques proposades als apartats anteriors i del treball de camp que permeti conèixer perfectament l'espai del polígon i els seu funcionament. Aquesta tasca suposaria la presa de mesures i fotografies, la detecció de problemàtiques específiques, etc., a més de l'elaboració dels documents necessaris per a la seva distribució i debat.

e) Proposta d'actuacions

Un cop diagnosticada la situació s'han de fer propostes d'actuació. Aquestes propostes sempre aniran en funció del mapa competencial i de la multiplicitat de tipologies i fórmules de gestió que s'han descrit anteriorment. Per tant, els polígons d'activitat econòmica podran fer actuacions en el que és estrictament el seu territori i només en aquells aspectes sobre els quals tenen competències. Per a la resta d'aspectes, la gestió de la mobilitat s'haurà de centrar en l'elaboració de propostes d'actuació destinades a les administracions competents.

De forma esquemàtica, les propostes poden anar associades amb els següents elements:

- **Elements interns:**
  - **El manteniment i conservació del viari, de les zones lliures i els equipaments comuns.**
    Quan es tracta d'una zona industrial espontània, la urbanització sol estar en mal estat, de manera que caldrà crear esforços complementaris per ordenar la distribució dels responsables del manteniment del polígon. En àmbits on existeixin figures de compensació urbanística, una comunitat de propietaris o el fet que l'ajuntament en realitzi habitualment la conservació és possible identificar-ne clarament el responsable, de manera que la introducció de les millores pot fer-se de forma més efectiva.
  - **Serveis privats:** elements que no són competència directa de l'administració, com ho són la vigilància, les aules de formació, els menjadors compartits, etc. En l'àmbit de la mobilitat es tracta de mesures relacionades amb el transport col·lectiu discrecional a treballadors, la gestió de la càrrega i descàrrega i de l'aparcament, el *carsharing*, etc.
  - **Serveis de valor afegit:** elements enfocats a promocionar el polígon i millorar-ne la competitivitat, com ara la gestió integrada dels residus, l'avaluació dels nivells de contaminació, etc. En l'àmbit de la mobilitat, pot associar-se a l'edició de tríptics informatius del transport existent al polígon, sensibilització, imatge de marca, promoció dels viatges compartits, etc.
  - **Centres de serveis:** la disponibilitat d'un espai de serveis en el polígon facilita la participació dels diferents agents implicats en la gestió de la mobilitat i especialment de les empreses del polígon.

- **Elements externs:** totes les infraestructures i serveis de transport d'accés al polígon, polítiques tarifàries, etc.

Aquesta etapa implica la recollida de propostes de millora fetes pels diferents agents: es valoren, es contrasten i, a partir d'elles, s'elaboren els informes corresponents. En cas que s'estigui redactant un pla de mobilitat o que una empresa externa s'encarregui de les feines tècniques, la funció de la gestió de la mobilitat és la de direcció de projecte, intentant que s'integrin aquestes propostes en aquest pla.

f) Recerca de finançament

Les tasques anteriors requereixen finançament estable, tot i que algunes d'elles no impliquen el mateix nivell de despesa al llarg del temps. La recerca d'aquest finançament, sigui per part de les empreses o per part de les administracions via subvencions, també és una de les tasques claus de la gestió de la mobilitat.

En aquest sentit, un cop consensuades les actuacions que es portaran a terme, i pel que fa a les que són competència del polígon industrial i dels seus integrants, cal quantificar-les i aconseguir un consens sobre el seu finançament seguint dues vies bàsiques: la implicació dels integrants del polígon i el finançament de les administracions via subvenció o de possibles patrocinadors.

g) Concertació

Atesa la multiplicitat d'agents implicats i la diversitat de característiques, percepcions, possibilitats i necessitats de tots ells, referida anteriorment, la concertació i la participació seran un dels objectius transversals que hauran d'inspirar totes i cadascuna de les tasques anteriors. Sigui per al procés de coneixement de la demanda, per a la diagnosi del sistema o per tal de poder arribar a una bateria de propostes coherent i amb garanties de poder-se implantar, l'opinió dels diferents col·lectius afectats resulta imprescindible.

En aquest sentit, una de les tasques principals del responsable de la gestió de la mobilitat serà el foment de la participació i el debat, facilitant la informació necessària per a garantir un necessari procés de deliberació previ al debat de tots

els agents. Aquest objectiu s'haurà d'assolir de forma complementària entre el disseny i la posada en funcionament d'un òrgan de participació actiu, representatiu i eficient, i el contacte continuat entre els diferents agents de forma individual.

h) Monitorització

La gestió de la mobilitat comporta també l'avaluació del grau d'assoliment dels objectius prefixats. Es tracta d'establir una bateria d'indicadors que permeti valorar l'eficàcia de les mesures introduïdes per a la millora dels aspectes anteriorment descrits. És a dir, indicadors que permetin quantificar si l'accessibilitat al polígon s'incrementa o no, i si, per tant, la competitivitat del mateix polígon i del territori augmenta o si la qualitat de l'ocupació millora i si els efectes negatius de la mobilitat (accidentalitat, emissions, consum energètic, ocupació d'espai, competitivitat dels mitjans col·lectius, etc.) es minimitzen.

Un cop feta aquesta tasca caldrà elaborar els informes de seguiment i avaluació necessaris i distribuir-los entre els agents implicats.

És important diferenciar tipus d'indicadors:

- **Indicadors d'avaluació:** fan referència a l'avaluació dels objectius globals de la gestió de la mobilitat, és a dir, si s'estan millorant aspectes com l'accessibilitat, la competitivitat de l'empresa i del territori, la qualitat de l'ocupació, l'equitat o la integració social, la seguretat, la salut i la sostenibilitat del sistema. A més de calcular-se a l'inici del procés de la gestió de la mobilitat, cal estimar-los a 6 i 12 anys vista en un escenari tendencial (és a dir, sense posar en marxa cap mesura) i també estimar-los tenint en compte els efectes positius suposats amb la introducció de les mesures de millora de la mobilitat.
    1. Quota d'ús dels modes de transport dels desplaçaments d'accés
    2. Quota d'ús dels modes de transport dels desplaçaments interns
    3. Emissions de CO_2 i gasos equivalents
    4. Nivells d'intensitat sonora
    5. Consum energètic del transport
    6. Immissions de contaminants atmosfèrics
    7. Accidents i víctimes en accidents de trànsit
    8. Baixes laborals relacionades amb els accidents *in itinere/in labore*

- **Indicadors de seguiment**
    1. **Indicadors de procés:** poden indicar com està responent el sistema de transport. Poden ser, entre d'altres:
        - Ocupació mitjana de l'automòbil
        - Transport públic adaptat a persones de mobilitat reduïda
        - Dotació de la xarxa per a bicicletes (vies ciclistes i aparcaments)
        - Espai reservat per a operacions de càrrega i descàrrega
        - Cobertura del transport públic
        - Índex de qualitat dels serveis de transport públic
        - Velocitat comercial del transport públic
        - Etc.

    2. **Indicadors d'input:** poden ajudar a mesurar i a valorar el que s'ha fet anualment: nous quilòmetres de carril bici construïts/any, millores en la senyalització, etc.

Per al còmput dels diferents indicadors cal mencionar la rellevància de disposar dels paràmetres passatger*km i vehicle*km, que són aquells que donen una mesura precisa de la magnitud de la mobilitat i són la base de càlcul per a altres indicadors, com per exemple el consum energètic o les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

2.2.3. Les tasques de la gestió de la mobilitat segons tipologies de polígons d'activitat econòmica

Com s'ha dit anteriorment, les tasques de gestió de la mobilitat abans esmentades són de caràcter genèric i aplicables a totes les tipologies de polígons industrials o zones d'activitat econòmica que puguem trobar al territori. És a dir, ja es tracti d'un polígon petit o gran —eminentment industrial, terciari o logístic—, ja es trobi integrat a la trama urbana del municipi o bé es trobi segregat, la gestió de la mobilitat del polígon en qüestió necessitarà fer les tasques de representació, de coneixement de la demanda i l'oferta, de diagnosi i d'elaboració de propostes. I, de la mateixa manera, haurà de fomentar la participació del agents implicats en totes les fases del procés.

La diferència serà la manera d'enfocar els temes. A continuació es posen alguns exemples d'aquestes diferències segons diversos criteris de classificació:

Grandària

Si es tracta d'un polígon gran amb una mobilitat generada prou important, les administracions impulsaran l'elaboració del pla de mobilitat específic. En aquest cas la gestió de la mobilitat implica formar part de la comissió de seguiment del PME i fer de director d'estudis i dinamitzar el consell de la mobilitat com a òrgan de participació de referència.

Si es tracta d'un polígon petit, amb menys mobilitat generada, la dimensió de les tasques sempre serà menor. Normalment no es vincularà la gestió de la mobilitat amb l'elaboració d'un PME i haurà de ser aquesta qui potenciï les tasques abans esmentades.

D'altra banda, la mida del polígon (la quantitat d'empreses ubicades i la quantitat de desplaçaments generats) determina de forma proporcional la dimensió de les tasques lligades a la gestió de la mobilitat. Si això ho lliguem amb la més fàcil disponibilitat de recursos per afrontar aquestes tasques, resulta que la gestió de la mobilitat en polígons grans es podrà fer amb la participació d'empreses consultores especialitzades, amb la qual cosa la tasca de la gestió de la mobilitat no serà tan tècnica i sí més de coordinació i dinamització.

Localització

Normalment el model de mobilitat generat per un polígon industrial depèn directament d'allà on estigui ubicat. Una ubicació més urbana es traduirà en un ús més elevat dels mitjans no motoritzats i col·lectius. En conseqüència, els objectius a perseguir i els problemes a afrontar per la gestió de la mobilitat seran diferents que els d'un polígon més allunyat i amb més ús del vehicle privat. Tot i això, les tasques necessàries seran les mateixes en qualsevol polígon.

Activitat

De la mateixa manera, la tipologia d'activitat influeix directament el model de mobilitat generat. La quantitat de viatges generats, la distribució horària, els mitjans, els motius (treball, visites, compres, oci), el volum de mercaderies, etc., són aspectes que depenen del tipus d'activitat i que faran variar els resultats de l'anàlisi i la diagnosi, així com de les propostes que s'hagin d'aplicar (vegeu la *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials*, editada pel Pacte Industrial de la RMB).

Fórmula de gestió

- **Polígon amb estructura de gestió**. La tasca de gestió de la mobilitat serà una més dins de la gestió integral. En aquest cas les tasques esmentades es faran amb una referència clara pel que fa a la coordinació, el pressupost i la participació.

- **Polígon sense estructura**. En aquest cas les fórmules són diverses. Si es crea un òrgan de gestió, com una associació o un consorci, la gestió de la mobilitat desenvoluparà les seves tasques en les mateixes condicions de referència.

- Si es crea un **consell de la mobilitat**, en primer lloc s'haurà de decidir qui n'és el gestor/a, la seva dependència orgànica i qui el finança. Un cop decidits aquests aspectes, la gestió de la mobilitat desenvoluparà exactament les mateixes tasques abans esmentades però tenint com a referència el Consell de la mobilitat per a prendre les decisions necessàries i donar la participació pertinent.

2.3. EL MARC REGULADOR I EXPERIÈNCIES

En la disposició addicional tercera de la **Llei, 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat,** s'hi recull el següent paràgraf:

> "En el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, 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".

D'altra banda, i en relació amb els instruments de planificació, a l'article 5 de la llei es recull el punt següent:

> "Tenen una consideració especial i específica els instruments de planificació que permeten l'aproximació entre l'habitatge, la feina i els serveis complementaris, com ara els equipaments educatius, sanitaris o culturals, i que eviten i redueixen els costos socials vinculats a la mobilitat obligatòria".

D'acord amb el requeriment inicial de la Llei de la mobilitat, **l'objectiu del present capítol és el de realitzar una diagnosi considerant d'antuvi els següents aspectes:**

- Millores i oportunitats d'encaix que es puguin donar entre la diagnosi d'accessibilitat realitzada en el capítol anterior i el marc regulador i de planificació/estratègic de la gestió de la mobilitat que actualment existeix.
- L'experiència d'altres països europeus o bones pràctiques dutes a terme a Catalunya:
    - **La regulació a altres països europeus**: a Europa i a països com Itàlia, Bèlgica i França disposen de normatives d'àmbit estatal o regional que determinen l'obligatorietat de redactar plans de transport d'empresa a partir de diferents llindars com ara el nombre de treballadors. D'altra banda, hi ha igualment altres països que malgrat no disposar d'una normativa específica també elaboren des de fa anys plans de mobilitat específics a empreses, centres de treball, equipaments públics o serveis. El coneixement d'aquestes experiències pot ser d'utilitat per a l'elaboració de la proposta.
    - **Experiències desenvolupades a Catalunya**: a partir del requeriment de la Llei de la mobilitat, a Catalunya s'han desenvolupat des de fa uns anys nombroses experiències, sobretot en polígons industrials. Algunes no han tingut els resultats esperats, i de totes elles s'ha seleccionat un recull de 5 experiències dutes a terme en diferents centres generadors de desplaçaments que poden ser d'utilitat en la proposta de l'encaix de la gestió de la mobilitat. A més de polígons industrials també s'ha considerat oportú explicar el cas de centres que generen desplaçaments per altres motius com ara els estudis.

2.3.1. Diagnosi del marc regulador i de planificació vigent

Per a cada normativa o document de planificació s'inclouen els següents aspectes:

- **Descripció**: indicació de l'objecte i els objectius, així com la relació d'aquests en l'àmbit de la mobilitat laboral o d'espais amb forta generació de desplaçaments quotidians.
- **Abast territorial**: si es tracta d'un requeriment aplicable a tot l'Estat espanyol o si, per contra, és exclusiu d'aplicació a Catalunya o en algun àmbit regional inferior.
- **Àmbit d'aplicació**: s'hi descriu quin és l'àmbit de l'aplicació de la normativa o figura, és a dir, en polígons industrials, en espais amb un determinat nombre de desplaçaments generats, tipus d'equipaments o serveis, etc.
- **Aprovació:** a més d'indicar a qui ha de correspondre la iniciativa del procés de gestió de la mobilitat, també s'hi recull quina administració ha de ser responsable de la seva aprovació.
- **Finançament**: tots aquells aspectes que fan referència a la distribució de càrregues entre els agents implicats dels costos generats per la creació de les estructures que permeten iniciar els processos de gestió de la mobilitat (redacció d'un pla de mobilitat, el gestor/a de la mobilitat, la taula de participació, etc.).

Els següents quadres mostren quin és el marc regulador, el qual té caràcter obligatori i haurà de quedar integrat en la proposta final del present document:

- *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*
- *Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire*
- *Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*
- Pla Director de Mobilitat de la RMB (Autoritat Territorial de la Mobilitat RMB)

MARC REGULADOR I INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ I AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT

	LLEI 9/2003, DE 13 DE JUNY, DE LA MOBILITAT	DECRET 152/2007, DE 10 DE JULIOL, D'APROVACIÓ DEL PLA D'ACTUACIÓ PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE
DESCRIPCIÓ	A l'article 9 de la llei de la mobilitat s'incorpora que el contingut dels plans de mobilitat urbana (PMU) s'ha d'adequar als criteris i orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit i, si s'escau, als plans específics ha d'incloure un pla d'accés **als sectors industrials de llur àmbit territorial.**	L'objecte del pla d'actuació és establir les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió de diòxid de nitrogen i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres a les zones de protecció especial a fi de millorar la qualitat de l'aire i complir els límits fixats al Reial decret 1073/2002, de 18 d'octubre, definits per preservar i/o reduir els efectes nocius sobre la salut humana i el medi ambient en el seu conjunt.
ABAST TERRITORIAL	A tot Catalunya els municipis de més de 50.000 habitants i a la RMB els municipis de més de 20.000 habitants i els 40 municipis de l'àmbit d'aplicació del Decret 152/2007.(*)	Quaranta municipis de la RMB.
ÀMBIT D'APLICACIÓ	Plans d'accés dels sectors industrials dels municipis que tenen l'obligació de redactar un pla de mobilitat urbana.	S'han de dotar de plans de mobilitat, abans del 31 de desembre de l'any 2008: – Centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs. – Centres de treball amb més de 500 treballadors propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a què pertanyen. (S'hi incorpora la llista d'aquestes empreses.) – L'Aeroport del Prat de Llobregat i el Port de Barcelona.
INICIATIVA I APROVACIÓ	La iniciativa per elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments d'acord amb l'informe de la corresponent Autoritat Territorial de la Mobilitat.	Els plans de mobilitat han de ser aprovats per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat, i les mesures que s'hi recullin s'han d'implantar abans del 31 de desembre de 2009.
FINANÇAMENT	L'IDAE, el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Barcelona han aprovat diverses línies de finançament per a l'impuls dels plans de mobilitat o les mesures incloses en aquests plans de mobilitat urbana.	No incorpora finançament associat. Tanmateix, l'ICAEN va disposar d'un pressupost de 3.891.000 € per a la realització de plans de mobilitat urbana, de polígons i empreses per a l'any 2006, gestionat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Es preveu la continuïtat d'aquesta línia d'ajuts.

(*) Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Molins de Rei, el Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Viladecans, Martorell, el Papiol, Pallejà, Sant Andreu de la Barca, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Reixac, Ripollet, Rubí, Sabadell, Sant Cugat del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa, Granollers, la Llagosta, Martorelles, Mollet del Vallès, Montmeló, Montornès del Vallès, Parets del Vallès, Sant Fost de Campsentelles.

	DECRET 344/2006, DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LA RMB (AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBIILITAT RMB)
DESCRIPCIÓ	Determina quins instruments i projectes han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. També estableix les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com la concreció de les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.	El document de propostes recull els plans de mobilitat específics (PME) com a instrument bàsic, que pretén dotar els centres generadors de mobilitat (CGM) d'una eina de planificació. Els PME s'han d'elaborar de forma concertada amb tots els agents implicats i planificant de manera integrada aquells polígons d'activitat que constitueixin un Espai de Desenvolupament Econòmic (EDE) únic. Els PME determinaran les empreses dels polígons que han de redactar un pla de mobilitat d'empresa d'acord amb els criteris del pla d'actuació a les zones d'especial protecció de l'ambient atmosfèric de la Generalitat de Catalunya. Per a gestionar les mesures que es concloguin en els PME, i per a aconseguir-hi la participació dels treballadors, de les empreses i dels operadors del transport del centre generador de la mobilitat (CGM). També incorpora els plans de mobilitat als centres de treball.
ABAST TERRITORIAL	Catalunya.	Regió Metropolitana de Barcelona: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Oriental i Vallès Occidental.
ÀMBIT D'APLICACIÓ	En relació amb els espais d'activitat industrial o econòmica: • Planejament urbanístic general i derivat 2. Implantacions singulars: – Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m^2. – Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m^2. – Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament > 2.000 persones. – Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat > 200 llits. – Centres educatius amb una capacitat > 1.000 alumnes. – Edificis, centres de treball i complexos on treballin > 500 persones. – Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent > 5.000 viatges/dia.	• **Plans de mobilitat específics:** Els CGM que han de redactar un PME s'han determinat mitjançant el volum de les arribades i sortides d'espais que no pertanyin a una ciutat central. Tots els punts trobats generen més de 5.000 viatges i pertanyen a polígons industrials, tenint en compte que l'anàlisi dels desplaçaments generats s'ha fet d'acord amb l'EMO 2001. També cal realitzar PME a 9 universitats i 4 hospitals (en funció del nombre d'estudiants, o de llits en el cas dels centre sanitaris): - Hospitals: Hospital General de Granollers, Parc Taulí Sabadell, Hospital Mútua de Terrassa, Hospital Germans Trias i Pujol de Barcelona. - Universitats: Campus Nord de Barcelona, UAB Bellaterra, Sant Cugat, Mataró, Sabadell, St. Feliu de Llobregat, Vilanova i la Geltrú, l'Hospitalet de Llobregat i Terrassa. • **Plans de mobilitat als centres de treball:** - Centres de treball d'administracions públiques i empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs. - Centres de treball amb més de 500 empleats propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a la qual pertanyen
INICIATIVA I APROVACIÓ	- S'han d'incorporar al pla o projecte i tramitar conjuntament amb el projecte d'acord amb el procediment que en cada cas correspon. - S'han de sotmetre a informe de l'ATM corresponent, simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.	Autoritat Territorial de la Mobilitat de la RMB.
FINANÇAMENT	Establiment de l'obligació de les persones propietàries, de costejar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes i els costos d'implantació de l'increment del serveis de transport públic de superfície. En cas que es requereixi una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular.	• Plans de mobilitat específics: tot i que no hi ha finançament associat s'estima un cost de 1.530.000 €. Tanmateix L'ATM ha assumit la despesa de la redacció d'alguns PME. • Plans de Mobilitat als centres de treball: han d'anar a càrrec de les empreses i s'estima un cost unitari d'entre 4.000 i 9.000 € en funció del nombre d'empleats. • Cal incorporar la figura d'un gestor responsable del seguiment de les accions que cal dur a terme, finançat, sobre tot, per les empreses del CGM.

Tot i que no s'hi detallen molts aspectes sobre com s'han d'elaborar els plans de mobilitat d'empresa, cal tenir en compte les disposicions del ***Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora d'hisendes locals.*** En aquest cas s'estableix una bonificació de fins al 50% de la quota de l'impost d'activitats econòmiques (IAE) corresponent als subjectes passius que tributin per quota municipal i que estableixin un pla de transport per als seus treballadors.

Tot seguit es desenvolupen algunes reflexions entorn d'aquest marc d'aplicació a Catalunya:

a) Abast territorial

- Només hi ha una normativa aplicable a tot Catalunya **(*Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada)*** de caràcter més específic i que té com a objecte els espais en fase de planificació i no els espais ja consolidats. La redacció d'un EAMG implica avaluar necessitats d'oferta d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport públic, previ a l'inici de les activitats. Tot i que els EAMG podrien fer la previsió de les mesures i del finançament necessari per al desenvolupament de la gestió de la mobilitat quan estigui en funcionament, la realitat és que fins ara les experiències en aquest camp són molt poc remarcables.

- La inexistència d'una regulació d'àmbit estatal o català (malgrat que existeixin documents de planificació que recullin la necessitat de millorar la mobilitat en centres generadors de mobilitat de forma general) comporta un retard en l'inici d'aquests processos. Múltiples factors contribueixen a aquesta situació atesa la dificultat per a localitzar espacialment el problema; així, la dispersió de les competències, la manca d'intervenció pública en determinats espais d'activitat econòmica quan els sectors urbanístics no han estat encara recepcionats, la multiplicitat d'empreses petites i mitjanes i la poca cultura de la cooperació entre elles, entre d'altres factors, dificulten l'inici d'aquestes polítiques.

- Només a l'àmbit de la RMB, en relació amb el Pla Director de Mobilitat i del Decret 152/2007 de qualitat de l'aire, les indicacions en la gestió de la mobilitat en centres generadors de mobilitat són molt més detallades. El fet que a l'àrea metropolitana de Barcelona s'hi donen les majors

problemàtiques sobre la qualitat de l'aire de Catalunya ha suposat que les polítiques de gestió de la mobilitat laboral es conformin com una línia específica de treball.

D'altra banda, el fet que es tracta de l'àmbit català amb major presència de transport públic i de més llarga tradició en les qüestions de referents a l'organització del transport públic col·lectiu, ha comportat que la introducció dels processos de gestió de la demanda siguin molt més evidents que no pas en altres territoris de Catalunya. Així, l'ATM, acomplint les indicacions que es determinen a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, mitjançant el corresponent Pla Director de la Mobilitat, estableix, d'una banda, els criteris per a l'aprovació dels PMU i dels EAMG. A més, també ha determinat quins centres generadors de mobilitat requereixen elaborar un pla de mobilitat específic.

A la resta d'àmbits territorials catalans, i malgrat que en alguns ja s'han constituït les autoritats territorials de la mobilitat, aquestes encara estan molt lluny de tenir una funció d'òrgans territorials de gestió de la mobilitat. El fet que encara no s'hi hagi establert una integració tarifària, la inexistència de serveis ferroviaris de rodalia, i en general de tenir molt poca experiència en la planificació del transport públic, implica una certa manca d'una cultura en la defensa dels interessos de les administracions territorials. Aquest dèficit, doncs, comporta dificultats per a poder impulsar una política decidida i integradora de la mobilitat que consideri tots els mitjans de transport i permeti millorar la regulació de la mobilitat en polígons d'activitat econòmica.

b) Àmbit d'aplicació

En primer lloc, abans d'analitzar la normativa i els instruments de planificació i d'avaluació de la mobilitat, cal anotar que la inexistència d'una definició jurídica de què és un "polígon industrial" dificulta la localització espacial i la identificació en el territori dels espais amb majors necessitats d'accessibilitat d'acord amb uns indicadors comuns que permetin caracteritzar-los (localització, núm. d'empreses, núm. de treballadors, superfícies, sectors d'activitat econòmica, volums de desplaçaments generats, etc.). Tot això comporta dificultats a l'hora de definir els límits a partir dels quals es requereix iniciar processos de gestió de la mobilitat. Com a conseqüència, fins ara a Catalunya les actuacions de millora de la mobilitat s'han realitzat en espais on les demandes sindicals o la conjuntura política ho han permès i en espais molt heterogenis (diverses empreses properes, polígons de diferents municipis propers, una empresa, una gran àrea d'activitat econòmica, etc.).

- Pel que fa a les indicacions de la Llei 9/2003, de la mobilitat, aquesta recull que els plans de mobilitat urbana (PMU) han d'incorporar un pla d'accés als sectors industrials del municipi (o municipis integrants del PMU). Fins a l'aprovació del PDM aquest requeriment no s'havia, en general, pres en consideració o no havia comportat millores evidents en l'àmbit de la gestió de la mobilitat. La principal causa es devia en major mesura al fet que els PMU eren sovint documents de caràcter estratègic i no vinculant. Amb l'aprovació del PDM de l'RMB els PMU han d'incorporar un pla d'actuació on cal incorporar aquesta determinació de la llei. D'aquesta manera, perquè el PMU tingui un impacte en la resta de polítiques sectorials locals relacionades amb els transports i la mobilitat (com ara la seguretat viària, el planejament urbanístic, la regulació i gestió de l'aparcament, la jerarquització viària, la gestió de la mobilitat als sectors d'activitat econòmica, etc.) fa falta que sigui un document integrador, transversal, concertat amb altres administracions i que alhora disposi d'un pressupost anual amb les mesures que cal desenvolupar en relació amb la previsió feta a 6 anys vista.

  D'altra banda, el fet que el PMU s'hagi entès moltes vegades com un document municipal i no tant en relació amb un espai que tingui una mobilitat interdependent o sistema urbà, suposa que des d'aquesta perspectiva la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica ubicats en municipis de menor població pot quedar desatesa, ja que en el

conjunt de Catalunya els PMU són obligatoris per a municipis de més de 50.000 habitants.

- Tenint en compte la manca de vinculació entre els PMU i la millora de la mobilitat als sectors industrials, fora de l'àmbit metropolità de Barcelona aquests espais només queden coberts per l'aplicació del Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i, per tant, previ a l'inici de les activitats als sectors industrials.

- En l'àmbit de la RMB es pot fer la següent reflexió, tant pel que fa al contingut del PDM com pel contingut del Decret 152/2007:

  - El decret d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire corresponent a diferents municipis de les comarques del barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Baix Llobregat (aplicable als 40 municipis de l'àmbit central de la RMB) indica que els centres d'administracions públiques de més de 200 treballadors han d'elaborar un pla de desplaçaments d'empresa. Per tant, aquest decret considera la necessitat de millorar els desplaçaments generats per equipaments i serveis públics com ara centres sanitaris, educatius i judicials, i no només pel que representa la mobilitat generada per l'activitat econòmica.

  - Alhora, el mateix decret recull que els centres de treball amb més 500 empleats propis o externs, o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals també han de redactar un pla de desplaçaments d'empresa. A Catalunya, però, només el 0,4% de les empreses tenen més de 500 treballadors i la majoria es localitzen a l'àmbit de la RMB[2]. En aquest sentit, hi ha una disfunció atesa l'elevada participació de la petita i mitjana empresa als sectors industrials de Catalunya.

  - El PDM de l'RMB ha ampliat les determinacions del Decret d'aprovació del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les empreses de l'RMB localitzades fora de l'àmbit establert en el pla d'actuació per

[2] Dades del Directorio Central de Empresas (DIRCE), el qual reuneix un sistema d'informació únic de totes les empreses espanyoles i de les seves unitats locals ubicades en el territori nacional. L'any 2007, a Catalunya les empreses de menys de 50 treballadors suposen el 98% del total d'empreses que tenen assalariats.

a la millora de la qualitat de l'aire, que compleixen les mateixes condicions que les fixades al Decret 152/2007 pel que fa a nombre de treballadors o visitants, de manera que a mesura que es facin els plans de mobilitat dels polígons industrials, caldrà que els centres de treballs i centres generadors de mobilitat inclosos en el seu àmbit redactin el seu pla de desplaçaments d'empresa o s'adhereixin mitjançant conveni o document acreditatiu equivalent a les mesures del pla de mobilitat del polígon substitutòries del seu propi pla de desplaçaments d'empresa.

Pel que fa a les petites i mitjanes empreses la seva participació s'ha de regular en els propis plans de mobilitat del polígons industrials.

c) Iniciativa i aprovació

- La manca d'estructures de gestió integrada en els polígons d'activitat econòmica comporta dificultats a l'hora d'iniciar els processos de gestió de la mobilitat. En aquesta situació es fa difícil determinar el lideratge en la gestió de la mobilitat, ja que les empreses no estan acostumades a realitzar mesures coordinades i, per tant, difícilment s'organitzaran de manera específica per a gestionar la mobilitat.

  Per aquesta raó, tal com es desprèn de la disposició addicional tercera de la Llei de la mobilitat, la **iniciativa de la redacció** dels plans de mobilitat específics als polígons industrials i zones d'activitat econòmica ha d'anar a càrrec de la Generalitat de Catalunya en col·laboració amb els ajuntaments afectats. Per contra, a l'àmbit de la RMB i per delegació de la Generalitat de Catalunya, és l'Autoritat Territorial de la Mobilitat l'administració que promou els plans de mobilitat específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica amb la col·laboració dels ajuntaments afectats. **És important comentar que amb l'experiència acumulada de diferents plans específics, l'èxit d'aquests acostuma a anar associat amb la implicació dels ajuntaments i, per tant, caldrà considerar el seu paper en la proposta de regulació de la mobilitat que realitza el present estudi**.

- En el cas dels plans de desplaçaments d'empresa referents al Decret 152/2005, tenint en compte que fan referència a una única unitat i espai, s'entén que la responsabilitat de la redacció queda assumida per la mateixa empresa o organisme públic.

d) Finançament

Com ja s'ha anat comentant, la manca d'estructures de gestió dels polígons comporta dificultats tant a l'hora d'impulsar els processos com a l'hora de determinar les responsabilitats financeres que han d'assumir l'administració o l'empresa.

Malgrat això, dels documents normatius i estratègics es poden extreure els punts següents:

- Atès el que indica la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, la responsabilitat del finançament dels plans de mobilitat específics per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques recau totalment en l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

- Pel que fa al decret de regulació dels EAMG, tot i que aquest podria preveure el finançament necessari per a la gestió sostenible de la mobilitat quan l'àmbit es trobi en funcionalment, el decret no especifica com s'ha de repartir el finançament de les mesures de la gestió de la mobilitat entre les diferents parts (senyalització interna del polígon, gestió de serveis de *car-pooling*, introducció de lloguers de bicicleta, lloc web, gestor/a de la mobilitat, etc.).

- De moment, però, i malgrat que fins ara poques empreses s'hi hagin acollit, s'estableix la possibilitat que les empreses que tenen l'obligació de pagar l'impost d'activitats econòmiques (IAE) tinguin una bonificació del 50% per haver redactat un pla de transport i que aquest tingui com a objectiu la reducció de les emissions causades pel desplaçament al lloc de treball i fomentar l'ús de mitjans més eficients. En qualsevol cas, s'entén que el

finançament dels plans de desplaçaments d'empresa ha d'anar a càrrec de les mateixes empreses.

En darrer terme, com a utilitat per a la realització de la proposta, poden utilitzar-se també els següents documents de caràcter estratègic:

- Plans de transport en empreses i centres d'activitat econòmica (Administració General de l'Estat)
- *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat a polígons industrials* (Generalitat de Catalunya i Pacte Industrial de la RMB)

MARC ESTRATÈGIC

	PLANS DE TRANSPORT EN EMPRESES I CENTRES D'ACTIVITAT. (ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT)	GUIA PER A L'ELABORACIÓ DE PLANS DE MOBILITAT A POLÍGONS INDUSTRIALS. GENERALITAT DE CATALUNYA I PACTE INDUSTRIAL DE LA RMB
DESCRIPCIÓ	L'Administració General de l'Estat, a través de diferents plans d'acció relacionats amb la millora de qualitat de l'aire, l'eficiència energètica i el canvi climàtic, ha introduït i promogut que les empreses redactin plans de mobilitat d'empresa. D'aquests plans, el document més recent és l'*Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012,* amb el *Plan de Acción 2008-2012*, del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç. S'hi inclou un paquet de 15 mesures en el sector del transport que contribuirà a assumir els objectius del *Plan Nacional de Asignaciones 2008-2012* en els sectors difusos. Entre aquestes, s'hi recullen els plans de transport en empreses i centres d'activitat. Aquests plans són actuacions organitzatives acompanyades de la dotació d'infraestructures, promogudes per centres d'activitat amb el suport de l'administració. L'objectiu és el de reduir la participació dels desplaçaments amb vehicle privat amb baixa ocupació domicili-lloc de treball/estudi.	Estableix els criteris generals, les tasques a realitzar i les recomanacions a tenir en compte en l'elaboració dels plans de mobilitat als polígons industrials. Aquests han de permetre reduir el pes específic del cotxe com a mitjà de transport per accedir als nuclis industrials. Principalment s'hi recullen aspectes metodològics per a cadascuna de les fases que componen aquests plans: diagnosi funcional, pla estratègic i propostes d'actuació. Aquesta metodologia ha quedat assumida pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
ABAST TERRITORIAL	Espanya.	Catalunya.
ÀMBIT D'APLICACIÓ	Les empreses i centres d'activitat de més de 200 treballadors. També recull que aquests plans es redactin a polígons industrials, hospitals i centres educatius.	1. Polígons industrials existents o en planificació que compleixin: • Usos comercials o terciaris en superfícies > 1 ha. • Usos industrials en superfícies > 5 ha. • Establiments comercials > 5.000 m^2 de superfície venta. • Edificis d'oficines > 10.000 m^2 de sostre. • Creació de més de 500 llocs de treball. S'han utilitzat els criteris del **Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.** 2. Actuació en polígons existents que com a conseqüència de reformes o ampliacions passin a complir alguns dels supòsits anteriors. 3. Municipis > 50.000 hab. (o en aquells que ja disposin de PMU) i que tinguin un polígon industrial que compleixi alguna de les situacions anteriors: el pla de mobilitat del polígon industrial s'haurà d'incorporar a la revisió del PMU cada 6 anys, d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
APROVACIÓ	El seguiment d'aquests plans correspon a les comunitats autònomes.	No especifica.
FINANÇAMENT	Per al període 2008-2012 s'han aprovat unes ajudes públiques de 36.490.000 € amb una inversió necessària de 200.490.000 €. La distribució de finançament per a les empreses o centres d'activitat va a càrrec de les comunitats autònomes sota els criteris que es considerin.	El finançament de les actuacions s'ha de distribuir entre els principals agents integrats en el polígon industrial: les administracions públiques, les empreses ubicades al polígon industrial, els operadors de transport públic, el promotor urbanístic (en cas de ser un polígon en fase de planificació).

2.3.2. Experiències catalanes

En la mesura 72 de l'Acord estratègic 2008-2011 per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana es contempla com a àmbit d'actuació "Afavorir la mobilitat en els polígons industrials".

Tot seguit s'analitzen les següents experiències dutes a terme a Catalunya:

1) Projecte Gesmopoli
2) Polígon industrial El Pla
3) Àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat
4) Universitat Autònoma de Barcelona (Campus de Bellaterra)
5) Ciutat de la Justícia

Per a cadascuna de les fitxes de les experiències es recull la següent informació:

- **Descripció**: tipologia d'espai, localització, superfície, nombre de treballadors o d'altres usuaris, mobilitat generada, distribució modal, etc.
- **Transport i mobilitat**: principals aspectes característics de l'oferta i la demanda de mobilitat de l'àmbit.
- **Gestió de la mobilitat**: s'hi recullen aspectes com els antecedents i, en general, la metodologia emprada en el procés de gestió de la mobilitat.

Val a dir que, a més de les 5 experiències que s'hi incorporen, a Catalunya també se'n desenvolupen d'altres que poden ser interessants:

- Polígon Can Sant Joan
- Polígon industrial de Viladecavalls
- Polígon industrial Almeda (Cornellà de Llobregat)
- Polígons industrials de la comarca del Bages

PROJECTE GESMOPOLI

DESCRIPCIÓ	• **Polígon El Beuló** (Vic): 30,7 ha, 137 empreses, 1.170 treballadors • **Polígon El Pla** (Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat): 143 ha, 341 empreses, 8.900 treballadors • **Aeroport de Girona** (Viloví d'Onyar i Riudellots de la Selva): 29 empreses, 716 treballadors • **Polígon el Segre** (Lleida): 135,6 ha, 207 empreses i 4.200 treballadors • **Polígon Agro Reus** (Reus): 67,2 ha, 300 empreses, 5.000 treballadors • **Polígon Santiga** (Santa Perpètua de Mogoda, Barberà del Vallès): 120 ha, 293 empreses, 8.250 treballadors • Sota el liderat de la Diputació de Barcelona i juntament amb quatre socis més (Generalitat de Catalunya, Comissió Obrera Nacional de Catalunya, la Unió General de Treballadors i la Federació de Societats Laborals de Catalunya), l'any 2005 es va impulsar el projecte GESMOPOLI com a iniciativa cofinançada per la UE en el marc de la convocatòria de projectes LIFE 2004-2005. • A més de diagnosticar la mobilitat de cadascun dels polígons, elaborar propostes de futur, implantar la figura del gestor i desenvolupar accions pilot concretes, el projecte també vol implantar metodologies de negociació i consens entre els agents presents al polígon per arribar a acords entre totes les parts implicades. • El projecte també té com a finalitat, a partir de les 6 experiències, l'elaboració de material de suport per a l'inici de processos en altres espais. En destaca la publicació de dos manuals, l'un sobre com desenvolupar pactes per la mobilitat i l'altre per als gestors de mobilitat.
TRANSPORT I MOBILITAT	En tots els àmbits inclosos en el projecte s'hi dóna un important greuge en matèria de mobilitat, tant en la manera d'accedir-hi com en la manera de realitzar els desplaçaments interns.
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Antecedents** • La coordinació dels processos de gestió de cadascun dels polígons ha anat a càrrec dels diferents socis del projecte: Polígon El Pla: CCOO; Polígon Agro Reus: Federació de Societats Laborals de Catalunya; Polígon Santiga: UGT; Aeroport de Girona: Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya; Polígon Mas Beuló: Diputació de Barcelona; Polígon El Segre: Diputació de Barcelona. **Estructura i concertació** • S'han concretat pactes i meses de mobilitat en cadascun dels 6 polígons. Atès que no hi ha cap norma legal que determini el procediment metodològic d'elaboració d'un pacte per la mobilitat, l'impuls del procés no sempre procedeix del mateix agent. En alguns casos l'impuls ha anat a càrrec de l'Administració local, de l'organisme gestor del polígon, de les empreses o associacions d'empresaris, dels col·lectius sindicals i dels comitès d'empresa o, fins i tot, grups de treballadors conscients de la problemàtica i organitzats al marge dels comitès. • Per al desenvolupament del procés, Gesmopoli preveu que cadascun dels 6 polígons disposi de gestor de la mobilitat. **Planificació de la mobilitat** • Per a cadascun dels polígons s'ha desenvolupat un pla de mobilitat considerant els següents aspectes: - L'estudi del marc general de la zona de treball incidint en aspectes territorials, morfològics, demogràfics i de transport. - L'anàlisi de l'accessibilitat i de la mobilitat al polígon: facilitats i dificultats d'accés al polígon a través de la xarxa de transport i de desplaçament dins de la zona industrial, així com els diferents mitjans de transport que empren els treballadors per desplaçar-se a la feina. - Diagnosi de la situació actual i tendències de futur. - Definició d'actuacions de millora: responsables, grau de prioritat, pressupost, finançament, terminis, beneficis, indicadors, etc.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Finançament** • Durant el període de vigència del projecte Gesmopoli totes les despeses generades s'han cobert en un 50% per la Unió Europea i el 50% restant pels 5 socis del projecte. Cadascun dels socis es responsabilitza del 50% de les despeses generades en la implantació del projecte en el seu polígon, excepte la Diputació de Barcelona, que fa una tasca de coordinació i té un pressupost més elevat per aquesta causa. **Seguiment i avaluació** • L'objectiu de Gesmopoli és el de consolidar la gestió de la mobilitat en aquests 6 espais mitjançant la perdurabilitat dels elements bàsics: - la taula de la mobilitat - la figura del gestor - la implantació de les mesures d'acord amb els requeriments del Pacte i el Pla de mobilitat específic - el seguiment, avaluació i revisió del Pla de mobilitat específic • Sense la continuïtat de les estructures que materialitzen la concertació dels agents implicats (el gestor i la taula de la mobilitat) pot ser difícil avançar cap a una mobilitat més sostenible. Es fa, per tant, necessari repartir les càrregues dels costos operacionals derivats de les estructures de gestió entre agents implicats. A partir d'aquí ja es podran generar propostes consensuades i sol·licitar finançament a administracions competents d'una forma molt més eficient. Aquells polígons integrants del projecte Gesmopoli que garanteixen aquestes estructures seran probablement els que podran perdurar en el temps i, per tant, esdevenir experiències pilot a escala europea. Més informació a www.gesmopoli.net

Entre les diferents experiències que formen part del projecte Gesmopoli s'ha considerat oportú ampliar la informació referent al polígon El Pla perquè és el polígon industrial amb un nombre més gran d'empreses (341), un nombre més gran de treballadors (8.900) i, a més, està localitzat en dos municipis, Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat, amb organismes de planificació i gestió del transport públic diferents (Molins de Rei depèn de la Direcció General de Transports Terrestres de la Generalitat de Catalunya i Sant Feliu de Llobregat pertany a l'àmbit supramunicipal de l'Entitat Metropolitana de Transport), elements que configuren un major grau de complexitat per a la gestió de la mobilitat. A continuació es presenta la fitxa on s'analitza amb més detall l'experiència.

POLIGON INDUSTRIAL EL PLA

DESCRIPCIÓ	**NOMBRE D'USUARIS:** 8.900 treballadors **REPARTIMENT MODAL d'accés:** 77% vehicle privat; 7% ferrocarril; 5% autobús interurbà; 3% autobús urbà; 7% a peu. • El polígon industrial El Pla s'ubica en els termes municipals de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat, entre l'antiga N-340 i el Parc Agrari del Baix Llobregat, a uns 15 km del centre de Barcelona i de l'aeroport del Prat. Té una superfície total de 143 ha (73 ha a Sant Feliu i 70 ha a Molins de Rei), amb un total de 341 empreses instal·lades.
TRANSPORT I MOBILITAT	• Es troba situat en un punt estratègic de comunicacions amb la resta de Catalunya i de l'Estat entre les autopistes AP-2 i AP-7. • Tant Molins de Rei com Sant Feliu de Llobregat disposen de serveis ferroviaris de rodalies, tot i que en ambdós casos les estacions es troben a 2 km de la part central del polígon. També hi ha serveis de diverses línies d'autobusos interurbans que connecten el polígon El Pla amb altres municipis del Baix Llobregat i amb Barcelona. També s'hi pot accedir mitjançant l'intercanviador modal de Quatre Camins i, des del municipi de Sant Feliu de Llobregat, mitjançant el servei de transport urbà, malgrat que aquest s'ajusta poc a les necessitats de la mobilitat diària dels treballadors. Alhora cal assenyalar, però, que un 53% dels treballadors desconeix l'oferta de transport públic per accedir al polígon. • Hi ha una oferta de 2.500 places d'aparcament per a turismes a la via pública, amb una elevada taxa d'il·legalitat, generalment a sobre de les voreres. • Els principals problemes amb què es troben els vianants són la indisciplina d'aparcament, la manca d'arbrat (a excepció de l'antiga N-340), l'existència de distàncies considerables fins als centres urbans dels municipis, la inexistència de trajectes adaptats en el cas de PMR i la manca de permeabilitat de l'antiga N-340.
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Antecedents** • El Pla s'inclou en el marc del projecte Gesmopoli i el soci encarregat del polígon ha estat CCOO. • L'existència de l'Associació d'Empresaris Polígon El Pla (AEPLA), que assumeix la representació de les empreses del polígon a Sant Feliu de Llobregat (i també del polígon Les Grasses de St. Feliu de Llobregat), ha permès disposar d'un interlocutor que té l'objectiu de vetllar pel bon funcionament del polígon i millorar-ne la qualitat de forma conjunta i participada amb les administracions responsables. En aquest sentit, per a l'associació la mobilitat ha estat des de l'inici de la seva activitat l'any 1996 un de les principals temes a considerar. D'altra banda, cal anotar l'existència de l'Oficina d'Informació i Suport Empresarial (OISE), a través de la qual l'AEPLA i l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat aporten diferents serveis d'informació i d'assessorament a empresaris i treballadors. • Des de la delegació del Baix Llobregat de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), els empresaris del polígon ubicats al terme municipal de Molins de Rei reben suport i se'ls garanteix la representativitat davant les institucions per tal d'aconseguir millores en temes com les infraestructures, el sòl industrial, la política fiscal, etc. **Estructura i concertació** • Per tal de garantir la participació de tots els agents implicats s'ha constituït la Mesa de Mobilitat, que és un òrgan permanent de participació i concertació en el qual es troben representats les administracions implicades (locals, com els ajuntaments de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat, o d'àmbits supramunicipals, com l'ATM o la Diputació de Barcelona), els sindicats dels treballadors, les agrupacions d'empresaris (AEPLA, PIMEC) i els operadors de transport públic.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Planificació de la mobilitat** • Com la resta de polígons d'activitat integrats en el projecte Gesmopoli, el polígon El Pla ha desenvolupat un Pla de Mobilitat en el qual recull la realització de les següents tasques: - Inventariar del nombre d'empreses i de treballadors: recopilar informació, base de dades i treball de camp. - Analitzar les característiques de les infraestructures i serveis de transport públic que hi donen accés. - Analitzar el model de mobilitat actual, amb la realització d'enquestes a les empreses i als treballadors, amb la metodologia Toolbox, així com sessions de sensibilització amb els responsables dels serveis comuns, organitzacions empresarials i sindicats. - Proposar i avaluar tècnicament i econòmica (incloent els costos socials i ambientals) mesures d'actuació per tal de desenvolupar un sistema de mobilitat més sostenible i segur als polígons de l'àrea d'estudi. Per a la priorització de les actuacions i la valoració dels pressupostos s'han considerat 3 fases d'execució: fase 1: any 2008; fase 2: període 2009-2010; fase 3: període 2011-2013. Actualment s'està treballant en l'edició d'una guia de butxaca de tota l'oferta existent per accedir al polígon, i també es preveu l'impuls d'un autobús llançadora que connectarà l'estació de RENFE de St. Feliu de Llobregat i el polígon. Per tal d'atorgar al pla l'impuls necessari, aquest ha estat aprovat pels plens d'ambdós ajuntaments. **Finançament** • Les despeses derivades de la redacció del pla han quedat fins a l'actualitat assumides pel projecte Gesmopoli. Tot i que encara no s'ha determinat el finançament una vegada finalitzi aquest projecte, les diferents parts entenen que la continuïtat del procés ha de quedar garantida a llarg termini. **Seguiment i avaluació** • El polígon El Pla disposa de la figura del gestor de la mobilitat, ja que s'ha considerat clau per a poder desenvolupar les mesures que es proposen al pla. Aquesta figura ha quedat consensuada per tots els implicats i treballa de forma concertada i contínua amb els ajuntaments, empresaris i sindicats. • Actualment s'està elaborant una oficina virtual del polígon, és a dir, un espai web, i també s'ha editat un fullet del pla de mobilitat per a difondre'l entre els treballadors. • Més informació: Departament de Mobilitat CCOO Catalunya: mobilitat@ccoo.cat; Gestor de mobilitat del polígon El Pla: Albert Obiols elpla@gesmopoli.net

ÀREA D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT

DESCRIPCIÓ	**NOMBRE DE TREBALLADORS:** 40.235 persones **DISTRIBUCIÓ MODAL:** 78,3% vehicle privat; 12,9% transport públic; 8% transport empresa; 0,4% taxi; 0,2% bicicleta; 0,2% a peu. Aquesta gran àrea d'activitat econòmica s'emplaça a la plana deltaica, amb una altitud de 4 a 6 metres sobre el nivell del mar i en el centre del nus d'infraestructures més important del territori català (aeroport, port, ferrocarril i plataforma logística). Es configura com l'àmbit productiu més important del país i com un dels àmbits de més concentració de llocs de treball tant directes com indirectes. Els termes municipals en què s'ubica són: Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. L'àmbit de gestió de la mobilitat engloba els següents àmbits: Polígon Industrial de la Zona Franca, Polígon Pratenc, Port de Barcelona i Zona d'Activitats Logístiques (ZAL).
TRANSPORT I MOBILITAT	Actualment, el trànsit de vehicles lleugers i pesants de l'àmbit del delta del Llobregat arriba en algunes carreteres a intensitats superiors als 100.000 vehicles diaris. Això comporta un nivell de congestió que afecta de manera greu la mobilitat de milers de ciutadans. • Plataforma logística: el corredor principal està integrat per l'AP-7, l'A-2 i la B-23. • Accés Sud: és un important punt d'accés de turismes a la ciutat des del sud del país, concentrat en els corredors de la B-23, l'A-2 i la C-32.
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Antecedents** • El sindicat Comissions Obreres de Catalunya va arribar a un acord per proposar al Consorci de la Zona Franca i a l'Ajuntament de Barcelona la realització d'un estudi de mobilitat al Polígon Industrial de la Zona Franca. • 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 amb l'objectiu de millorar la mobilitat al Polígon de la Zona Franca tot promovent la figura del gestor de la mobilitat i un comitè tècnic. • Gràcies a l'acord de 2004 es va constituir l'any 2005 el Consell de la Mobilitat del Polígon de la Zona Franca, organisme de participació pioner en una àrea d'activitat econòmica. La finalitat era la de promoure accions i propostes per a millorar la mobilitat. Constituït per una vintena d'entitats, actuà com a organisme de consulta i participació del Comitè Tècnic de Mobilitat i del Gestor de Mobilitat per a l'elaboració del Pla de Mobilitat. Aquest Consell s'estructurà en quatre grups de treball: Model de mobilitat, Transport públic i/o col·lectiu, Transport privat i Obres. • Paral·lelament al Consell del Polígon de la Zona Franca existia la Taula de Mobilitat de la ZAL, on es tractaven temes que afecten la ZAL, el Port i el Polígon Pratenc. També hi assistia l'Ajuntament del Prat de Llobregat, l'Entitat Metropolitana del Transport i sovint un representant del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquesta taula és de tipus executiu i normalment s'hi acorden mesures pactades entre administració, empresaris i operadors de transport públic. **Estructura i concertació** • Tenint en compte que ambdós espais de participació tenien objectius comuns i que molts dels membres s'integraven en tots dos, per tal de no duplicar esforços l'abril de 2007 el Consell de Mobilitat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona i la Taula de la Mobilitat de la Zona d'Activitats Logístiques es van fusionar per a constituir una entitat més representativa amb el nom de Consell de Mobilitat del Delta. • El Consell de Mobilitat del Delta integra 3 grups de treball amb reunions periòdiques: Infraestructures d'accés, Gestió d'aparcaments i gestió de la demanda, Transport públic i vianants. Agrupa les administracions competents, els operadors de transport públic, els sindicats i els empresaris, així com altres entitats i organitzacions en defensa de la mobilitat sostenible. En total agrupa 31 entitats, entre les quals podem destacar les següents: el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), l'Ajuntament de Barcelona, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, l'Ajuntament del Prat de Llobregat, l'Autoritat Portuària de Barcelona, l'Associació del Polígon Pratenc, Serafransa, Mercabarna, Assocome, Unió General de Treballadors de Catalunya (UGT), Comissions Obreres de Catalunya (CCOO), l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Doymo, Servicios de Estudios del Transporte, S.A., i el Centro Intermodal de Logística (CILSA). • A més del Consell de la Mobilitat del Delta, també s'ha constituït una comissió executiva on s'agrupen aquells implicats de forma més directa en la presa de decisions: administració, empresaris i operadors de transport públic.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Planificació de la mobilitat** • L'any 2003 es va realitzar l'estudi "Planificació d'un accés sostenible a les empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca", elaborat per Comissió Obrera Nacional de Catalunya i el Consorci de la Zona Franca de Barcelona. Com a resultat d'aquest estudi es va editar una guia informativa promoguda per CCOO en la qual es recollien les alternatives per accedir al polígon, així com altres aspectes relacionats amb els beneficis que comporta la millora de l'accés al treball per als treballadors. Aquesta guia fou premiada amb els Premis Acció 21 de l'any 2004, que atorga l'Ajuntament de Barcelona. • El Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, amb la implicació de la Taula de la Mobilitat de la ZAL, l'any 2006 va redactar l' "Estudi per a millorar la mobilitat i l'accessibilitat englobant l'àmbit territorial del Consell de la Mobilitat del Delta: Polígon de la Zona Franca, Polígon Pratenc, la ZAL i Port de Barcelona". En aquest pla es recullen una sèrie de propostes sobre infraestructures, transport públic, seguretat viària, vianants, ciclistes i informació als usuaris, entre les quals es poden destacar les següents: millorar les comunicacions viàries del Delta a través del corredor del Llobregat, impulsar la construcció de l'estació ferroviària de mercaderies en l'antic curs del riu i potenciar el transport públic perquè hi hagin llançadores de transport que assegurin la connexió de les futures estacions de la línia 9 de metro amb les empreses. Altres propostes són: redactar un pla de seguretat viària en l'àmbit, establir connexions entre vianants i bicicletes, coordinar els transports d'empresa i potenciar el trànsit nocturn de vehicles pesants. **Finançament** • El finançament del Pla de Mobilitat del Polígon Industrial de la Zona Franca va anar a càrrec del Consorci de la Zona Franca i CCOO. • El finançament per a l'estudi de mobilitat de l'àmbit del Delta ha anat a càrrec de la Generalitat de Catalunya (DPTOP) i de l'IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç). • Es preveu que el finançament per a la secretaria que s'encarregarà de la coordinació prevegi el cofinançament entre diferents parts: l'Ajuntament de Barcelona, l'Ajuntament del Prat de Llobregat, la Generalitat de Catalunya, el Consorci de la Zona Franca, ZAL-CILSA i, molt probablement, l'Autoritat Portuària i l'Associació d'Empresaris del Polígon Pratenc. **Seguiment i avaluació** • A principis de l'any 2007, i després de la integració dels dos àmbits de participació, es va acordar impulsar una secretaria que permetés coordinar la gestió de la mobilitat, malgrat que tant des del Polígon de la Zona Franca com des de la ZAL ja hi havia una figura encarregada de gestionar aquests temes. A causa de la multiplicitat d'entitats que representa el Consell de la Mobilitat del Delta i la dificultat que suposava buscar una figura que pogués representar els implicats, les administracions competents van acordar externalitzar el servei a través d'una consultoria de transport. Aquesta secretaria realitza les funcions administratives que comporta la gestió de la mobilitat (organitzar reunions, centralitzar informació, etc.) i alhora es compta amb un gestor que representa i defensa els acords presos pel Consell de la Mobilitat, així com també per la Comissió Executiva.

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA (Campus de Bellaterra)

DESCRIPCIÓ	**NOMBRE D'USUARIS:** 46.000 (37.900 membres de la comunitat universitària: estudiants, PAS i PDI) **NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DIARIS:** 220.000 desplaçaments/dia feiner **REPARTIMENT MODAL:** 55,7% transport públic; 39,4% transport privat i 5% no motoritzat (2006) • La UAB és una institució de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propi, que, d'acord amb la Constitució i la legislació vigent, gaudeix i actua en règim d'autonomia prestant el servei públic de l'ensenyament superior mitjançant la docència, la recerca i l'estudi. • Es localitza al municipi de Cerdanyola del Vallès, a la segona corona de la RMB, al costat de l'encreuament de dues vies de comunicació principals del Vallès, la C-58 i l'AP-7, en una situació perifèrica i suburbana. Les activitats que s'hi desenvolupen i el coneixement que s'hi genera fan que el campus universitari es conformi com un node metropolità singular de la RMB. • La variada oferta d'ensenyament de la UAB l'ha configurat com un espai multifuncional que a més d'oferir una activitat descentralitzada del centre metropolità, desenvolupa una sèrie de funcions i de serveis propis de les ciutats. L'oferta educativa, les activitats de recerca, l'habitatge i una creixent oferta d'altres serveis d'oci i de compres, fan que es pugui considerar com un campus-ciutat. • El Claustre i el Consell de Govern són els principals òrgans de decisió i de màxima representació de la comunitat universitària. El rector és la màxima autoritat acadèmica i exerceix la direcció, govern i gestió de la universitat. • Per tal d'acomplir les seves finalitats, té una estructura administrativa i de gestió pròpia. La gerència de la universitat, a través de la figura del gerent i d'acord amb el rector i amb les directrius marcades pel Consell de Govern i pel Consell Social, dirigeix i gestiona els serveis administratius i econòmics de la Universitat. L'organització dels serveis administratius i econòmics s'estructura en unitats funcionals. La Universitat pot crear, a proposta de la Gerència, estructures de gestió per facilitar les tasques i activitats de les seves estructures bàsiques.
TRANSPORT I MOBILITAT	• La ubicació suburbana és el principal factor que limita l'accessibilitat amb mitjans no motoritzats. • L'oferta de transport públic col·lectiu està formada per l'oferta ferroviària (FGC i RENFE) i autobusos interurbans, urbans i interns, i es pot afirmar que només els municipis situats al llarg de la línia S2 i S55 de FGC i de la línia C7 de RENFE es troben ben connectats. • Hi ha una sobredotació de places d'aparcament, amb 6.690 places (regulades i no regulades). • Important superfície destinada a vianants, tot i que per les seves característiques poden desincentivar els desplaçaments interns a peu (pendents importants i trams de voreres on l'amplada no arriba als 0,9m).
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Antecedents** • El Pla Director 2006-2009 de la UAB incorpora la necessitat de millorar l'accessibilitat al centre. En relació amb això, el Consell de Govern de 27 de setembre de 2006 de la UAB va aprovar el Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB, que, entre d'altres, preveia promoure la figura del gestor de la mobilitat i impulsar un pla de mobilitat específic segons els criteris establerts a la Llei 9/2003, de la mobilitat. La voluntat final era la de contribuir a millorar la competitivitat respecte d'altres universitats, així com minimitzar els impactes ambientals, socials i econòmics que provoca la mobilitat generada pel campus. • Amb l'aprovació del *Decret 152/2007, de 10 de juliol, que aprova el Pla d'actuació per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) de 40 municipis de la RMB declarats com a zona de protecció especial*, la UAB té l'obligació de redactar el seu pla de mobilitat abans del 31 de desembre de l'any 2008. D'altra banda, amb l'aprovació del Pla Director de Mobilitat de la RMB, la UAB també s'inclou en el grup de Centres Generadors de Mobilitat en què es requereix de manera obligatòria la redacció d'un Pla de mobilitat específic (PME) i també la incorporació de la figura del gestor de la mobilitat.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Estructura i concertació** • L'any 2006 l'Àrea de Serveis Logístics i Administració crea la Unitat de la Gestió de la Mobilitat, amb la qual cosa s'insereix en l'organigrama de l'equip de la Gerència de la UAB. Es crea la figura del gestor de la mobilitat de la UAB, que se centra en la relació constant amb les administracions competents, la producció d'informació necessària, la diagnosi del sistema i la generació de propostes de millora i comunicació constant. • L'any 2007 es va constituir la Taula de la Mobilitat de la UAB, integrada per administracions (Generalitat, ATM i Ajuntament de Cerdanyola), la UAB (equip de Govern, Gerència, gestor de la mobilitat i Àrea d'Alumnes), Usuaris (PAS, PDI i estudiants), operadors de transport col·lectiu, entitats de promoció dels diferents mitjans de transport (PTP, BACC, Associació dels Drets dels Vianants, etc.). La Taula té la finalitat de garantir la participació dels diferents agents implicats en la definició dels principis i línies estratègiques, i en el desenvolupament i seguiment de la política de mobilitat de la UAB. **Planificació de la mobilitat** • Tot i que el Pla Estratègic d'Accessibilitat marcava els principis bàsics del model de mobilitat que es vol tenir i les línies estratègiques principals que cal seguir, a finals de l'any 2007 la UAB va iniciar la redacció del Pla de mobilitat específic. • El Pla està estructurat en diferents fases i etapes (anàlisi, síntesi, diagnosi, objectius, escenaris, avaluació de mesures, programa) i té l'abast temporal 2008-2012. **Finançament** • Les despeses generades per la Unitat de Gestió de la Mobilitat queden cobertes en els pressupostos de la UAB i es preveu la seva continuïtat a llarg termini. • El Pla de mobilitat específic de la UAB està finançat per l'Autoritat del Transport Metropolità. **Seguiment i avaluació** • Amb la concertació dels agents implicats conjuntament i amb la previsió d'un futur programa consensuat d'actuacions en les quals s'indica el responsable/s de les diferents mesures, la UAB ha de garantir poder dur a terme les diferents propostes i realitzar una avaluació anual de l'evolució i millores assolides. • Des de l'any 2001 la UAB realitza anualment l'Enquesta d'Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària, que permet conèixer l'evolució de la demanda de desplaçaments del centre (desplaçaments interns-connexió, repartiment modal, origen usuaris, etc.).

CIUTAT DE LA JUSTÍCIA

DESCRIPCIÓ	**NOMBRE DE TREBALLADORS/VISITANTS:** 2.500 treballadors i 10.000 visitants **NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DIARIS** (previstos): 31.125 **REPARTIMENT MODAL** (previst): 17,4% cotxe; 11,4% moto; 11,7% Renfe/FGC; 8,7% bus; 27,2% metro; 4,8% taxi; 4,2% bicicleta; 13,4% a peu El Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya ha promogut la construcció de la Ciutat de la Justícia, complex que acull els jutjats de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat, així com altres espais i superfícies destinats a usos auxiliars i complementaris. S'emplaça al costat de la plaça Ildefons Cerdà de Barcelona, entre el municipi de Barcelona i el de l'Hospitalet de Llobregat. Fins fa poc el conjunt d'edificis judicials transferits per l'Estat a la Generalitat de Catalunya presentaven dificultats perquè l'activitat de l'Administració de Justícia es desenvolupés en les millors condicions. Els diferents espais estaven distribuïts en 17 edificis en diverses zones de la ciutat. L'Administració de Justícia de la ciutat de Barcelona quedarà, d'aquesta manera, distribuïda en el marc de dos únics àmbits territorials: la Ciutat de la Justícia (àmbit Gran Via–L'Hospitalet de Llobregat) i el nucli urbà centralitzat en el Palau de Justícia del Passeig Lluís Companys (àmbit Palau de Justícia–Eixample). Per a la construcció del nou complex, l'any 2003 es va constituir URBICSA (Urbs Iudex et Causidicus), que és la Societat Concessionària de la Ciutat de la Justícia de Barcelona i L'Hospitalet de Llobregat. La inversió global va ser de 320 milions d'euros i està composta per 5 socis: FCC, Ferrovial, OHL, COPISA i EMTE. L'operació es realitza a través de la fórmula Private Finance Iniciatives, amb finançament privat per a la construcció d'equipaments públics. Com a conseqüència, URBICSA finança el projecte i s'encarrega del manteniment i explotació del complex de la Ciutat de la Justícia durant 30 anys. Durant aquest període, la Generalitat de Catalunya pagarà un cànon anual per la utilització de les instal·lacions. Passats aquests 30 anys, el complex passarà a ser propietat de la Generalitat. A més del cànon que abonarà el Departament de Justícia, URBICSA obtindrà ingressos de l'explotació dels locals comercials, de les 1.700 places d'aparcament i del lloguer d'oficines a terceres empreses.
TRANSPORT I MOBILITAT	Entorn ben comunicat, ja que hi arriben 39 línies d'autobús urbanes i interurbanes de diferents mitjans de transport públic.
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Antecedents** • El concessionari del nou complex, URBICSA, va redactar inicialment un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) que avaluava sobretot la mobilitat dels accessos al complex amb vehicle privat i també la capacitat de l'oferta d'aparcament. • Tanmateix, a causa de la forta incidència prevista en la generació de desplaçaments, el Departament de Justícia va promoure més tard (quan el projecte constructiu ja es trobava en les darreres fases) la redacció d'un EAMG més complet. En aquest s'ha previst la distribució modal futura, així com les mesures correctores perquè la nova mobilitat generada tingui el mínim impacte. **Estructura i concertació** • El maig del 2007 es va constituir formalment la Taula de la Mobilitat de la Ciutat de la Justícia, copresidida per la Secretaria per la Mobilitat i per la Secretaria general del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya. Els altres membres són l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, l'Entitat Metropolitana del Transport, els operadors de transport públic, representants dels cossos judicials i els sindicats en representació dels treballadors.

GESTIÓ DE LA MOBILITAT	**Planificació de la mobilitat** • Tot i que no es tracta d'un instrument de planificació de la mobilitat, el nou EAMG ha tingut com a objectiu el de garantir i potenciar el transport públic, de manera que a més de considerar les actuacions de transport púbic previstes ha realitzat propostes de millora. Per a la redacció de l'EAMG s'ha fet una enquesta dels hàbits de mobilitat tant dels treballadors com dels usuaris en què se'ls demanava amb quin mitjà tenen previst accedir al nou espai. • S'han elaborat propostes en 5 àmbits diferents: increment de la freqüència de pas i perllongaments de línies d'autobús, canvis en la localització de parades d'autobusos i taxis, 1.700 places d'aparcament soterrani i 274 places en superfície per a motos. També s'han previst algunes millores correctores en la infraestructura viària i urbanisme de l'entorn i d'altres relacionades amb la millora dels itineraris de vianants i de ciclistes. • L'EAMG, com a novetat a aquest tipus de pla, recull altres mesures de gestió de la demanda com ara la previsió d'un programa de cotxe compartit i l'elaboració d'una guia informativa d'accés. **Finançament** • Fins ara el finançament ha anat a càrrec de la societat concessionària URBICSA, i les mesures requerides per a la coordinació també es preveu que s'assumeixin per part d'aquesta societat que gestionarà l'àmbit. **Seguiment i avaluació** • S'ha considerat designar un coordinador de mobilitat i també es preveu a curt termini constituir una comissió tècnica per a fer el seguiment de la mobilitat del centre, així com establir noves línies de millora.

2.3.3. Marc regulador i experiències europees

Per a cadascun dels països analitzats (Bèlgica, França, Itàlia i Regne Unit) s'introdueix la següent informació:

- **Regulació de la gestió de la mobilitat**
- **Fiscalitat finalista**
- **Instruments de planificació de la mobilitat**
- **Finançament**
- **El gestor/a de la mobilitat**

BÈLGICA

POBLACIÓ (2007): 10.584.534
PIB (UE25=100): 120,1
DISTRIBUCIÓ MODAL MODES MOTORITZATS (2002): 83,3% vehicle privat; 10,4% autobús; 6,3% mitjans ferroviaris

REGULACIÓ	**Nivell federal:** • **Llei 17 d'abril de 2003**: al capítol XI, relatiu a la recopilació de dades dels desplaçaments dels treballadors entre el seu domilici i el seu lloc de treball: Totes les empreses i serveis públics de més de 100 treballadors (o amb seus que tenen almenys 30 treballadors) han de portar a terme un diagnòstic de mobilitat dels desplaçaments dels seus treballadors cada tres anys. En aquest cas, cal identificar els horaris dels treballadors, els llocs de residència, el temps de desplaçament laboral, la distribució modal, els problemes principals i les mesures que s'introduiran per a millorar la gestió de la mobilitat. • **Decret 16 de maig de 2003**: fa alguna precisió al concepte de *car-pooling*, sobre el càlcul del nombre de treballadors (metodologia de càlcul), i a les dades relatives als desplaçaments dels treballadors. • **Decret 29 d'octubre de 2004**: s'hi fixen les condicions per a l'obtenció de les dades per al banc de dades relatives als desplaçaments entre el domicili i el lloc de treball. S'hi inclou el model de qüestionari que cal utilitzar. **Nivell regional, Regió de Brussel·les-capital:** • **Ordenança 25 de març de 1999, d'avaluació i millora de la qualitat de l'aire**: obliga que els organismes de dret públic o privat de més de 200 persones en un únic emplaçament redactin un pla de desplaçaments. Els propietaris i promotors d'esdeveniments amb més de 3.000 persones han de realitzar un pla d'acció de l'àrea per incentivar la utilització dels mitjans de transport de menor impacte ambiental. • **Decret 5 febrer de 2004**: correspon al decret d'aplicació de l'ordenança anterior. S'hi inclou una major precisió d'aspectes com l'àmbit d'aplicació, la gestió administrativa i la metodologia dels plans. - L'àmbit d'aplicació: organismes de més de 200 treballadors, empreses que considerant les seves diferents seus localitzades en un radi de 500 metres superin els 200 treballadors. Les entitats o empreses que configuren una àrea productiva poden unir-se i redactar un unic pla. - Gestió administrativa: l'ajuntament en què s'ubica la seu de l'entitat o empresa que hagi redactat un pla de desplaçaments té la tasca de verificar la coherència d'aquest amb el pla local de mobilitat.
FISCALITAT FINALISTA	• Exoneracions (lliure d'impostos) o deduccions (reducció de la renda subjecta a imposició fiscal) que beneficien els treballadors que es desplacen amb mitjans més sostenibles (bicicleta, transport públic, cotxe compartit). També s'atorguen avantatges fiscals a les empreses pel fet de promoure els desplaçaments sostenibles.
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	**Plans regionals de mobilitat i plans locals de mobilitat** Han de ser redactats pels governs regionals i locals i en alguns casos es vinculen als plans de qualitat de l'aire. **Plans de desplaçaments per les empreses (PDE)** La metodologia emprada per a elaborar els plans d'empresa belgues ha estat assumida per la UE a través del projecte europeu www.mobilitymanagement.be. En aquest web s'incorporen aspectes metodològics sobre l'enquesta de desplaçaments dels treballadors, bones pràctiques i també material de suport informàtic per a l'avaluació econòmica, social i ambiental de les mesures.
FINANÇAMENT	Els governs atorguen subvencions per a la redacció dels plans de desplaçaments d'empresa.
EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	No hi ha una figura específica regulada. S'han creat centres de gestió de la mobilitat per a millorar la coordinació de la gestió de la mobilitat en l'àmbit laboral per part dels diferents agents socials implicats.

FRANÇA

POBLACIÓ (2007): 63.392.140
PIB PER CÀPITA (UE-25=100): 111,1
DISTRIBUCIÓ MODAL MODES MOTORITZATS (2002): 86,6% vehicle privat; 4,8% autobús; 8,6% tren

REGULACIÓ	• **LAURE: Loi nº 96-1236 du 30 décembre de 1996 sur l'air et l'utilisation rationelle de l'énergie** L'objectiu d'aquesta llei és el de prevenir i reduir la contaminació atmosfèrica a fi de preservar la qualitat de l'aire i la utilització racional de l'energia. A França la responsabilitat dels transports urbans és dels municipis o d'agrupacions de municipis en el perímetre del transport urbà on s'han de constituir les Autoritats Organitzadores del Transport Públic Urbà. Prenent com a referència aquest àmbit, les ciutats o aglomeracions urbanes de més de 100.000 habitants (prop de 60 a tot França) han de redactar un pla de desplaçaments urbà (PDU). L'àmbit dels PDU no pot ser menor amb el del perímetre de transport urbà. Entre les diferents orientacions dels PDU es recull l'objectiu que les empreses públiques i privades promoguin l'ús dels mitjans de transport col·lectiu i també del vehicle compartit. La LAURE també inclou els plans regionals de qualitat de l'aire (PRQA) i els plans de protecció de l'atmosfera (PPA), aquests darrers per a ciutats o aglomeracions de més de 250.000 habitants. • **SRU: *Loi nº 200-1208 de 13 de décembre de 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*** L'objectiu d'aquesta normativa és el de la renovació de la política urbana a través de la integració de la planificació, l'habitatge i el transport. En l'àmbit de la gestió de la mobilitat, completa els objectius dels plans de desplaçaments urbans. En matèria de mobilitat laboral, la SRU introdueix el pla de desplaçaments d'empresa (PDE) com a instrument voluntari perquè les empreses redactin plans per a reduir la participació del vehicle privat en els desplaçaments laborals.
FISCALITAT FINALISTA	• **Versement transport** Des de l'any 1973 les empreses de més de 9 treballadors i localitzades en els perímetres de transport urbà que superin els 10.000 habitants han de pagar una impost específic destinat a contribuir en els costos d'inversió i d'explotació del transport públic. El preu de l'impost és variable i depèn de l'Autoritat Organitzadora del Transport Urbà. S'entén que els empresaris es veuen beneficiats pels serveis de transport públic, que els permet accedir als mercats laborals més amplis. Aquest impost es retorna a aquelles empreses que asseguren als seus treballadors un habitatge permanent al lloc de treball o el preu del desplaçament domicili-treball gratuït. N'estan exemptes les empreses que tinguin un PDE. • **LOTI: Loi n° 82-1153 du 30 décembre de 1982 d'orientacion des transports intérieurs** Preveu la possibilitat que els empresaris assumeixin tot o part del cost del títol de transport dels desplaçaments laborals. • **Loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains et des chèques-transports** A la zona de l'Ille-de-France l'empresari reintegra el 50% de l'abonament del transport als treballadors d'aquest àmbit. • **Décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006** L'administració pren en càrrec de manera parcial el cost del títol d'abonament del transport dels desplaçaments domicili-treball dels funcionaris de l'Estat i dels organismes públics administratius i que treballin fora de l'àmbit de l'Ille-de-France.
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	• **Plans de desplaçaments urbans** Les aglomeracions urbanes de més de 100.000 habitants han de redactar un pla de desplaçaments urbans. Un dels objectius dels PDU és el de promoure que les empreses i les organitzacions públiques fomentin l'ús dels mitjans no motoritzats, els transports col·lectius i el cotxe compartit. • **Plans de desplaçaments d'empresa (PDE)** Les **Autoritats Organitzadores del Transport Públic Urbà** responsables de gestionar els PDU de les aglomeracions de més de 100.000 habitants han d'establir un consell assessor participatiu que s'ocupi de la gestió de la mobilitat de les empreses o organitzacions públiques que generen una quantitat important de desplaçaments laborals.
FINANÇAMENT	En la SRU s'inclou que les ajudes econòmiques se situïn entre el 20% i el 30% del cost de la redacció dels PDE per un import màxim de 300.000€.
EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	No hi ha formació específica o reglada de gestors/res de la mobilitat.

ITÀLIA

POBLACIÓ (2007): 59.131.287
PIB 2007 (UE-25=100): 101,9
DISTRIBUCIÓ MODAL MODES MOTORITZATS (2002): 83,2% vehicle privat; 11,4% autobús; 5,4% tren

REGULACIÓ	**• Decreto Ministero dell'Ammbiente 27 marzo 1998. Mobilità sostenibile nelle aree urbane** – Representa una de les primeres iniciatives de l'Estat italià després de la signatura del Protocol de Kyoto de l'any 1997. – Les regions han de redactar un pla de qualitat de l'aire, mentre que les ciutats de més de 150.000 habitants i ubicades a l'interior dels espais amb major risc de contaminació atmosfèrica han d'adoptar les mesures adequades per a reduir les emissions i les immissions. – Les empreses o els organismes públics que superin els 300 treballadors, o 800 en les seves diferents seus, han de redactar un pla desplaçaments domicili-treball (Piano degli Spontamenti Casa-Lavoro, PSCL) i determinar un responsable de la mobilitat. Aquestes empreses han d'estar ubicades en ciutats de més de 150.000 habitants. L'objectiu és el de reduir la participació dels mitjans de transport privat i millorar l'organització dels horaris per a disminuir la congestió del tràfic. Anualment les empreses han de reportar les mesures desenvolupades i els resultats obtinguts al Ministeri del Medi Ambient. – Els ajuntaments de més de 150.000 habitants han d'establir, dins la seva pròpia oficina del tràfic, una estructura de suport i de coordinació dels diferents responsables de la mobilitat d'empresa identificats, els quals han de tenir contacte freqüent amb l'ajuntament i les empreses operadores dels serveis de transport. – Les empreses i institucions amb menys de 300 treballadors d'una sola unitat poden també iniciar processos de gestió de la mobilitat. –Els municipis de més de 150.000 habitants poden promoure la formació d'associacions que tinguin com a objecte l'organització dels serveis col·lectius com ara els vehicles o formes de cotxe compartit. S'atorguen incentius en el cas que s'utilitzin flotes de vehicles amb menys impacte ambiental. **• Decreto Ministero dell'Ammbiente 20 dicembre 2000. Servizio inquinamento atmosferico, acustico e rischi industriali** – Aquesta normativa desenvolupa l'organització de la gestió de la mobilitat, tant de persones com de mercaderies, i concreta les disposicions de l'anterior decret. Amplia les categories subjectes a la redacció d'un PSCL (zones industrials, comerç, serveis, educació i centres de salut, esdeveniments temporals o permanents amb alta concurrència de públic). – Insta a la possibilitat que una única oficina que coordini la gestió de la mobilitat de les empreses en diversos municipis mitjançant la figura del gestor de mobilitat d'àrea. Aquesta oficina pot ser utilitzada per a desenvolupar altres projectes de mobilitat.
FISCALITAT FINALISTA	No s'hi donen mesures específiques.
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	**Piano urbano del traffico (PTU)** La redacció del Pla de trànsit urbà és obligatòria per als municipis de més de 30.000 habitants. L'exigència pot estendre's a d'altres municipis amb problemes especials que la regió hagi determinat. **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro PSCL** 1. Fase informativa i d'anàlisi: objectius, qüestionari de desplaçaments, creació de base de dades dels desplaçaments, anàlisi de l'oferta de transport i avaluació de les condicions estructurals de l'organisme o empresa. 2. Fase de proposició de mesures: avaluació dels possibles resultats obtinguts amb la implantació de les mesures identificades. 3. Fase de comparació: viabilitat de les operacions amb els criteris de la gestió de la mobilitat de l'àrea, altres actors involucrats i també amb el personal de l'empresa. 4. Fase d'implementació: aplicació, inici de campanyes d'informació i de la verificació dels resultats obtinguts.

FINANÇAMENT	En el Decret de l'any 2000 s'incorporen les següents indicacions sobre els ajuts que el Ministeri del Medi Ambient atorga per al finançament de la gestió de la mobilitat en l'àmbit laboral: – Es finança fins a un 50% de projectes dels gestors de la mobilitat. La resta ha de ser assumida per les empreses interessades o per l'ajuntament. Les entitats que poden beneficiar-se d'aquest cofinançament són: els municipis, les associacions de municipis i les províncies. – El Ministeri del Medi Ambient admetrà les sol·licituds de cofinançament si es presenten com a mínim el 5% dels PSCL de les empreses identificades en l'àmbit de l'Oficina de la Mobilitat. Es fa una avaluació exhaustiva per decidir el percentatge final del cofinançament.
EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Funcions del **Mobility manager d'area** (gestor de la mobilitat d'àrea): • Promoció d'accions per a la difusió, captació i coordinació d'empreses i entitats interessades. • Suport a institucions i empreses en l'aplicació del PSCL. • Integració entre el PSCL i les polítiques introduïdes per part de l'Administració local en una xarxa lògica i intermodal entre diferents mitjans de transport. • Activitats de suport per a gestionar serveis de transport a la demanda i millorar els serveis de transport col·lectiu amb l'objectiu de reduir la utilització del vehicle privat. • Incentivar noves formes de desplaçament laboral: *car-sharing*, *car-pooling*, taxi col·lectiu, etc. • Promoció de nous serveis i infraestructures de transport. • Monitorització dels efectes obtinguts a través de la introducció de les diferents mesures (descongestió del trànsit, reducció de l'impacte ambiental, etc.). Funcions del **Mobility manager d'azienda** (gestor de la mobilitat d'empresa): • Avaluar la disponibilitat dels treballadors a utilitzar els mitjans de transport alternatius al cotxe i proposar solucions més sostenibles i que al mateix temps puguin ser acceptades pels treballadors i empresaris. • Col·laborar amb el gestor de la mobilitat d'àrea. • Redactar el propi PSCL. • Supervisar i avaluar l'equilibri entre recursos que es disposen per a poder adoptar les mesures previstes al PSCL. L'any 2002 els diferents gestors/res van constituir l'Associació Italiana de Gestors de la Mobilitat Euromobility (www.euromobility.com).

REGNE UNIT

POBLACIÓ (2007): 60.852.828
PIB 2007 (UE-25=100): 118,6
DISTRIBUCIÓ MODAL MODES MOTORITZATS (2002): 83,2% vehicle privat; 11,4% autobús; 5,4% tren

REGULACIÓ	• El llibre blanc *New Deal for Transport: better for everyone* de l'any 1998 és el primer document institucional que incorpora aspectes relacionats amb la mobilitat generada dels centres de treball. Aquest document constitueix una nova aproximació a la política del transport del Regne Unit i de forta repercussió en tot el territori, i la voluntat és la d'integrar el transport amb altres aspectes de la política com el medi ambient, la salut, la planificació dels usos del sòl, etc. • Entre altres objectius, el llibre blanc vol promoure que les autoritats locals redactin plans de transport (Local Transport Plans), així com plans de desplaçaments a les escoles (School Travel Plans) de forma voluntària a fi de millorar la qualitat de vida dels ciutadans i l'accessibilitat als centres urbans i altres espais on es generi trànsit.
FISCALITAT FINALISTA	Les empreses que incentivin la utilització de mitjans de transport de menor impacte ambiental dels desplaçaments dels seus treballadors es veuran recompensades amb la reducció de determinats impostos.
INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT	**Local Transport Plans (LTP)** Tot i que al llibre blanc se n'ha parlat, la Transport Act 2000 (normativa de caràcter estatal) introdueix l'obligació que les autoritats locals redactin els anomenats plans locals de transport (Local Transport Plans, LTP). El Govern britànic aporta els criteris i les prioritats de la gestió de la mobilitat local, així com la metodologia per a la seva redacció. **Travel Plans** Els Travel Plans corresponen a un pla per a organitzar els desplaçaments dels treballadors d'una empresa o dels escolars d'un centre educatiu a fi d'incentivar els mitjans de transport més sostenibles.
FINANÇAMENT	**Budget 1999 Help for green transport** L'any 1999 el Govern britànic va treure un paquet de mesures amb l'objectiu que les entitats o les empreses incorporin aspectes ambientals per a reduir la participació del vehicle privat en els desplaçaments del *commuting* que aquests centres generen.
EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Els perfils professionals són força variats i habitualment hi ha coordinadors dels Travel Plans, així com també dels Local Transport Plans.

2.4. PROPOSTA DEL PACTE INDUSTRIAL DE REGULACIÓ DE LA GESTIÓ DE LA MOBILTAT A CATALUNYA

Tal com ja s'ha apuntat a la introducció del present capítol 2, aquest apartat del document vol ser una proposta formulada pels membres de Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

La proposta que es presenta de regulació de la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica parteix dels següents principis:

- **Eficàcia**: que compleixi de forma decidida els objectius fixats i que, per tant, sàpiga donar resposta a la diagnosi realitzada en el capítol 1 del present estudi i pugui ser una eina que possibiliti un canvi.
- **Integració institucional**: que s'integri dins les polítiques existents de planificació de la mobilitat a diferents nivells, de manera que sigui plenament compatible amb els instruments existents i amb els rols dels diferents actors institucionals i privats.
- **Adequació a la realitat**: l'absència d'una regulació específica dels polígons industrials condiciona la proposta, de manera que les solucions es veuran limitades per la seva unicitat respecte d'una inexistent política integrada que englobi totes les necessitats dels polígons d'activitat d'econòmica. Alhora es vol donar rellevància al fet de poder donar la màxima cobertura territorial possible, tenint en compte que les disfuncions s'estenen en moltes ocasions en municipis petits i en sectors d'activitat on predomina la petita i mitjana empresa.
- **Viabilitat financera**: es vol crear un marc orientador que atorgui responsabilitats als agents implicats perquè puguin assumir el finançament.

Els elements substancials que hauran de vertebrar el procés seran:

a) Intervenció de l'administració
b) Internalització de la mobilitat
c) Concertació público-privada
d) Encaix de les propostes
e) Cofinançament

2.4.1. Intervenció de l'administració

a) L'administració ha de promoure l'inici dels processos de gestió de la mobilitat

L'administració és qui ha de tenir la visió planificadora del territori i, per tant, ha de saber diagnosticar quines realitats requereixen processos de millora, a més de, en la mesura que sigui possible, facilitar la vinculació entre la planificació regional i urbana de la mobilitat. La participació de l'administració és fonamental, perquè la gestió de la mobilitat afecta també fora dels límits del polígon industrial i les zones d'activitat econòmica.

En aquest sentit, l'administració ha de promoure l'elaboració dels plans de mobilitat específics (PME), els quals es refereixen a espais amb diferents activitats, serveis i funcions i s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. La Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, és, per tant, l'administració que ha de definir els àmbits d'aplicació dels PME de forma coordinada amb els ajuntaments afectats. Tanmateix, aquesta responsabilitat pot ser delegada a les autoritats territorials de la mobilitat quan aquestes institucions estiguin constituïdes.

En qualsevol cas, la Generalitat de Catalunya (o, per delegació, les autoritats territorials de la mobilitat), en col·laboració amb l'Administració local, ha de localitzar els espais amb greus problemes d'accessibilitat i definir si es fa necessari la redacció d'un PME o si, d'altra banda, s'han de corregir determinats aspectes puntuals o concrets relacionats amb l'accessibilitat dels treballadors o dels usuaris.

La metodologia per a la selecció dels àmbits que han de formar part d'un PME ha de fer-se mitjançant dades dels desplaçaments de persones. Cal que aquest còmput es faci sobre la base de la mobilitat quotidiana, pel fet que és molt més inclusiva d'altres activitats no estrictament laborals.

b) L'administració local en una posició de lideratge

El municipi té nombroses responsabilitats que, en certa mesura, poden tenir incidència en els processos de gestió de la mobilitat en els centres generadors de mobilitat i també específicament en els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica[3]:

- L'ordenació, la gestió, l'execució i la disciplina urbanístiques.
- El subministrament d'aigua, d'enllumenat i de clavegueram.
- L'oferta i el manteniment de la urbanització, dels serveis bàsics i dels equipaments públics del polígon d'activitat (en la majoria de casos).
- La tramitació i concessió de llicències d'activitat.
- L'ordenació del trànsit de vehicles i de persones a les vies urbanes.
- La redacció de plans de mobilitat urbana.
- L'impuls del transport públic col·lectiu urbà de viatgers.
- Etc.

Els ajuntaments són, per tant, l'administració clau en la gestió integrada de polígons d'activitat econòmica. Cal, però, segmentar els municipis segons tinguin l'obligatorietat o no de redactar els PMU.

Municipis amb un pla de mobilitat urbana (PMU)

Es proposa que tots els municipis que redactin un PMU redactin també els PME d'acord amb el primer i amb la participació dels agents socials implicats[4]. Cal dir que a la RMB els PMU són obligatoris per als municipis de més de 20.000 habitants i també per a 40 municipis de la RMB, d'acord amb el Decret 152/2007, de qualitat de l'aire. A la resta de Catalunya són obligatoris per als municipis de més de 50.000 habitants.

El PMU ha de fixar els objectius de millora per a aquests espais i, en la mesura que sigui possible, els PME, i, per tant, cal que els plans de mobilitat en els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica s'integrin en el mateix document del PMU. Com s'ha dit, els centres que requereixen l'elaboració d'un PME poden estar

[3] Les competències del municipi queden recollides en el Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya.
[4] Tot i que a la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, s'hi esmenti que els plans de mobilitat específics han d'anar a càrrec de la Generalitat amb col·laboració amb els ajuntaments implicats, la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (d'acord amb la diagnosi realitzada en l'estudi) entén que la implicació directa dels ajuntaments és necessària per a dur a terme la gestió de la mobilitat. Al mateix temps, cal tenir presents les indicacions del Text refós de la Llei municipal i de règim Local de Catalunya, que ajuden a reforçar la proposta: "La Generalitat de Catalunya pot delegar competències als ens locals i atribuir-los la gestió ordinària dels serveis propis de l'Administració de la Generalitat de Catalunya".

definits prèviament per la Generalitat de Catalunya (o, per delegació, per l'autoritat territorial de la mobilitat).

Si en l'àmbit d'actuació del PME es localitza un ens que ha de redactar un PDE (aquests plans es desenvolupen a l'apartat 2.4.2.a), aquest ha de quedar integrat en el PME. Per contra, si en el terme municipal es localitza un espai aïllat que requereix redactar un PDE, aquest ha d'anar d'acord amb les determinacions del PMU.

Quan diversos ajuntaments s'han integrat per a la redacció d'un únic PMU, poden constituir, amb la participació dels agents socials, una oficina tècnica de gestió de la mobilitat encarregada de la gestió de la mobilitat als polígons industrials i les zones d'activitat econòmica i d'altres centres generadors de mobilitat (així com altres polítiques de mobilitat). D'altra banda, aquestes oficines també es poden crear entre diferents municipis malgrat que no tinguin previst redactar un PMU de caràcter intermunicipal. Aquesta oficina tècnica serà, doncs, aquella que realitzarà la gestió del centre o centres que hagin de redactar un PDE.

Si un polígon d'activitat econòmica està gestionat mitjançant una figura encarregada de la gestió de l'àmbit, i integrada per diferents administracions (conjuntament amb d'altres institucions privades, si es donés el cas), serà aquesta figura l'encarregada d'iniciar el procés de gestió de la mobilitat. Probablement es tractarà d'un espai amb un gran impacte territorial i d'abast regional.

Municipis sense pla de mobilitat urbana (PMU)

Moltes de les dificultats es donen quan els sectors d'activitat econòmica es localitzen en municipis petits que habitualment no solen gestionar la mobilitat al seu terme, de manera que no existeixen polítiques dissenyades en aquesta matèria. Sovint poder-les iniciar depèn de la voluntat de redactar un petit estudi de mobilitat i trànsit o, d'altra banda, del suport financer i tècnic que puguin atorgar altres administracions supramunicipals.

Es proposa que siguin les administracions locals les que iniciïn la redacció d'aquests PME amb la participació dels agents socials. En aquest cas, tenint en compte que les competències municipals poden ser delegades a altres ens locals (com ara la comarca, les províncies, les entitats metropolitanes i les mancomunitats de municipis), aquestes podran ser, en els casos que es consideri oportú, les administracions responsables dels PME.

Com en el cas dels municipis amb PMU, aquestes administracions locals també podran crear les oficines tècniques de gestió de la mobilitat.

De la mateixa manera que en els municipis amb PMU, si un polígon d'activitat econòmica esta gestionat mitjançant una figura encarregada de la gestió de l'àmbit i integrada per diferents administracions (conjuntament amb d'altres institucions privades, si es donés el cas) serà aquesta figura l'encarregada d'iniciar el procés de gestió de la mobilitat. Probablement es tractarà d'un espai amb un gran impacte territorial i d'abast regional.

c) Preveure la gestió de la mobilitat en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Tenint en compte el que es recull a l'article 2.2 del *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:*

"[*Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada*] *També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el mateix estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor i promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada*"

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, a més d'introduir aspectes relacionats amb la provisió d'infraestructura i de serveis de transport públic (connexió de xarxes d'itineraris, nous serveis de transport públic, noves estacions de transport, etc.), hauran de fer propostes relacionades amb la gestió sostenible de la mobilitat. Aquestes són actuacions de gestió de la demanda associades a mesures com la senyalització, la difusió de la informació, la promoció dels viatges compartits, la introducció de sistemes de lloguer de bicicletes, etc.

d) Desenvolupament d'eines de millora urbanística quan es donin problemes greus d'urbanització i de serveis de suport

Els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica no sempre constitueixen espais planificats en un àmbit delimitat mitjançant estàndards urbanístics i adequats a les necessitats de les activitats que s'hi hagin d'instal·lar. Es tracta d'espais on els empresaris s'han instal·lat sense que tinguin un coneixement clar de les circumstàncies que condicionen la seva activitat. En aquests casos no hi ha hagut promoció, la qual cosa comporta dificultats per a trobar vies de solució i millorar les condicions de l'estat de la urbanització del polígon (xarxes de serveis bàsics, vials, guals, voreres, arbrat, enllumenat, etc.), els equipaments necessaris o els serveis de suport a les activitats.

En d'altres ocasions, quan les àrees industrials no han estat executades per l'ajuntament (promoció privada o altres administracions), un dels problemes és la cessió de la urbanització a l'ajuntament. Es tracta de situacions en què la urbanització no s'ha acabat i el procés està estancat. En aquesta situació, els polígons queden desatesos per qualsevol de les parts.

Per a millorar aquestes situacions, una proposta de millora és l'establiment de mesures i instruments amb l'objectiu de facilitar la regularització de l'ordenació urbanística que presenta dèficits de serveis i d'infraestructures adequades. En aquest cas, l'objectiu és el d'establir les mesures i els instruments necessaris per a facilitar l'acabament de les obres d'urbanització i la dotació dels serveis corresponents, o bé procedir a la reducció de la superfície inicialment prevista.

e) L'aprovació dels documents en funció d'uns requeriments fixats per l'administració

Plans de mobilitat específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) associats a municipis amb pla de mobilitat urbana (PMU)

El contingut dels PME —i, per tant, el contingut dels plans de mobilitat específics de polígons industrials i zones d'activitat econòmica— s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels PMU. Cal tenir en compte que aquests darrers plans requereixen un informe de l'autoritat territorial de la mobilitat per tal que s'adeqüin als plans directors de mobilitat (i si no està constituïda, el departament competent de la Generalitat de Catalunya en matèria de transports i mobilitat). De la mateixa manera que els PMU, els PME han de quedar aprovats per l'ajuntament però en aquest cas no les hi cal l'informe previ de l'autoritat territorial de la mobilitat Atès, però, que aquests plans acostumen a afectar a diverses administracions i institucions es convenient que totes elles procedeixin a aprovar el pla en els seus respectius òrgans de govern.

Plans de mobilitat específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) associats a municipis sense pla de mobilitat urbana (PMU)

El PME haurà de quedar aprovat per l'Administració local, de nou, però, atès que aquests plans acostumen a afectar a diverses administracions i institucions és convenient que totes elles procedeixin a aprovar el pla en els seus respectius òrgans de govern.

En aquells casos on la gestió de l'àmbit correspon a una figura estable de representació del polígon (un consorci o una altra figura que integra diferents institucions públiques o fins i tot privades), la iniciativa i l'aprovació de la redacció recau sobre aquesta figura sempre que tingui delegada aquesta competència.

2.4.2. Internalització de la mobilitat

a) Els desplaçaments laborals com a factor de risc en el treball

Una part de la gestió de la mobilitat ha de quedar integrada en les mateixes estructures de funcionament de les empreses o dels organismes públics. D'aquesta manera, la detecció de certes necessitats pot fer-se d'una forma més acurada i les empreses compleixen així amb el principi de responsabilitat social, davant els problemes generats per l'alt volum de desplaçaments quotidians que suposen, i pel risc laboral que això comporta en els treballadors.
Com a conseqüència, les empreses públiques o privades de més de 200 treballadors propis o externs hauran d'elaborar els PDE. Tal com ja s'ha explicat, aquests plans poden quedar integrats dins d'un pla de mobilitat específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica.

D'altra banda, pel volum de visitants que poden generar, altres espais hauran de redactar els PDE. També han de redactar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada previ a l'inici de l'activitat, d'acord amb el Decret 344/2006, les següents implantacions singulars:

- Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m^2.
- Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m^2.
- Instal·lacions esportives, lúdiques i culturals amb un aforament superior a 2.000 persones.
- Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

A més, les empreses públiques o privades de més de 50 treballadors han de facilitar informació a l'administració quan aquests estiguin integrats en l'àmbit d'un PME. En aquest cas es tracta que facilitin l'informe del PME.

b) Control i validació dels plans de desplaçaments d'empresa per part de l'administració

Tots els PDE han de quedar validats per l'administració, de manera que, a més d'ordenar responsabilitats, l'administració ha de saber orientar i definir els criteris perquè aquests siguin documents d'acord amb els objectius de millora de la mobilitat generada.

En cas que el PDE estigui integrat en un àmbit d'un PME, la validació del document anirà a càrrec de l'administració a què correspongui la validació del PME. En la resta de situacions, l'administració responsable serà la Generalitat de Catalunya o, per delegació, l'autoritat territorial de la mobilitat.

2.4.3. Concertació público-privada

En els àmbits on es requereixi redactar un PME i no existeixi cap estructura representativa del polígon (un organisme que en faci la gestió), i que, per tant, hagi de ser l'Administració local la que impulsi la gestió de la mobilitat, aquesta administració el primer que ha de fer és:
Propiciar l'establiment d'una estructura de representació del polígon per a la relació amb altres institucions, proveïdors o operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu i sostenible del polígon.

Existeixen diferents mecanismes per a l'establiment d'una figura que gestioni el polígon. La signatura de convenis entre associacions d'empresaris i l'ajuntament, perquè ambdós participin en la conservació i alhora en altres serveis de suport a l'activitat empresarial, pot ser un mecanisme. Altres mecanismes poden basar-se en la constitució d'un consorci mixt (en general, és imprescindible la implicació de l'empresa per a poder realitzar una gestió eficient de la mobilitat).

La creació d'una estructura de representació possibilita que la gestió de la mobilitat quedi integrada en el concepte de *gestió integral de l'àmbit*, de manera que també pugui assumir, entre d'altres responsabilitats, la redacció del pla de mobilitat específic o, en general, la gestió de la mobilitat.

En els casos on la constitució d'un ens de representació del polígon sigui conjunturalment complicada i la iniciativa correspongui a l'Administració local, cal promoure la constitució d'un consell de la mobilitat on siguin representats tots els agents implicats en la mobilitat i el transport, i també del propi àmbit. Aquest consell de mobilitat hauria d'estar dotat d'un reglament de funcionament que

estableixi les seves competències, funcions, etc., i hauria de ser vàlid durant el procés de redacció del pla de mobilitat específic però també després de l'aprovació del pla per a poder-ne fer l'avaluació i el seguiment.

De forma general, els agents que han de quedar integrats mitjançant la designació d'un vocal són:

- La Generalitat de Catalunya
- L'autoritat territorial de la mobilitat
- L'ajuntament o ajuntament afectats
- El consell comarcal (o diputació provincial)
- Els operadors de transport públic presents a l'àmbit
- Els organismes propis del sector (societats de gestió públiques o privades, comunitat de propietaris, junta de conservació, empreses o —en cas que n'hi hagi— l'associació d'empresaris, etc.)
- Representants dels treballadors, sindicats majoritaris
- Altres agents implicats en la defensa dels diferents mitjans de transport

El consell de la mobilitat ha de constituir-se encara que hi hagi una estructura representativa al polígon que realitzi la gestió de la mobilitat. En qualsevol cas, s'haurà garantir que el procés sigui realitzat amb la participació de tots els agents.

2.4.4. Encaix de les propostes

Tenint en compte que les propostes resultants del procés de gestió de la mobilitat podran estar relacionades amb diferents temàtiques que seran responsabilitat de diferents administracions, en qualsevol cas caldrà que aquestes propostes es programin de forma concertada amb les administracions competents. En cas que la competència sigui de l'ajuntament caldrà programar les propostes amb el departament de l'ajuntament que en tingui la responsabilitat.

En general, les propostes:

- Han de saber donar resposta a la normativa i a la planificació de rang superior.
- Han d'adequar-se a aspectes de competència municipal:
  - Normativa municipal: ordenances municipals d'aparcament, de càrrega i descàrrega, reglaments sobre participació ciutadana, etc.
  - Instruments de planificació de caràcter vinculant: planejament urbanístic general o derivat i els corresponents instruments d'avaluació de la mobilitat generada associats a aquests.
  - Instruments de planificació no vinculant: PMU, el pla local de seguretat viària, etc.
  - Plans estratègics municipals: documents estratègics com ara els plans d'actuació municipals, l'Agenda 21 Local, etc.
  - Instruments de programació: plans del servei de transport públic urbà de viatgers, els programes d'inversions, els pressupostos municipals anuals, etc.
  - Instruments d'avaluació i de seguiment: observatoris municipals sobre diferents temàtiques.

Les temàtiques de les mesures podran anar associades a diferents aspectes com ara els següents:

- Infraestructures de transport
- Transport públic urbà o interurbà de viatgers
- Gestió del trànsit
- Senyalització
- Enllumenat, arbrat, elements de repòs
- Aparcament
- Activitat econòmica i distribució urbana de mercaderies
- Medi ambient i salut
- Participació ciutadana
- Seguretat viària
- Planejament urbanístic
- Educació i sensibilització

Perquè les mesures del PME o del PDE tinguin sortida, en ocasions es requeriran modificacions de documents de competència municipal esmentats.

Les propostes resultants de la gestió de la mobilitat poden implicar directament l'espai privat i, per tant, hauran de ser, en ocasions, responsabilitat dels empresaris. Acostumen a ser mesures que afecten els usos de l'espai privat, com per exemple la determinació del nombre d'aparcaments per a automòbils, motos i bicicletes o bé els requisits referents a molls de càrrega i descàrrega per a centres d'activitat logística. Altres mesures d'aquest tipus també poden ser responsabilitat dels empresaris, com ara l'edició de tríptics informatius, la creació de cursos de sensibilització per als treballadors, etc.

2.4.5. Cofinançament

En la gestió de la mobilitat es poden donar diferents tipus de costos:

- Costos lligats a la gestió de la mobilitat: tenen a veure amb els recursos humans, materials i associats a la redacció dels documents de planificació.
  - Recursos humans: la figura del gestor/a de la mobilitat (pot ser un tècnic o un grup de tècnics, que al mateix temps poden ser directament vinculats al polígon o les seves empreses, o indirectament relacionats a través d'empreses o entitats especialitzades).
  - Recursos materials: l'espai físic i les eines amb les quals s'ha de fer la tasca de la gestió de la mobilitat; elements de difusió i màrqueting (web, tríptics, etc.).
  - El funcionament de l'estructura de participació que s'hagi constituït.
  - Redacció dels plans de mobilitat específics.
  - Redacció dels plans de desplaçaments d'empresa.

- Costos d'implementació de les mesures acordades a partir de la gestió de la mobilitat:

  - Costos de provisió i millora de les infraestructures:
    - A l'interior del polígon (guals, senyalització, marquesines, aparcaments, etc.).
    - D'accés (rotondes, vials, ferrocarril si s'escau, aparcaments de dissuasió, etc.).

  - Costos d'explotació dels serveis de transport col·lectiu (públic o discrecional).

Es proposa establir un cofinançament entre l'administració i les empreses ubicades a l'àmbit, entenent que una gran part dels beneficiats d'aquesta millora seran els mateixos empresaris. El cofinançament també implica compartir responsabilitats.

En el capítol 4 es tractarà amb més detall el finançament de la gestió de la mobilitat.

Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Estudi complet

Tercera part. El gestor/a de la mobilitat

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la **Regió Metropolitana** de **Barcelona**

SUMARI

3. EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT 2

3.1. REFERÈNCIES DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT 3
3.1.1. Experiències catalanes 3
3.1.2. Marc regulador i experiències europees 9

3.2. DEPENDÈNCIA I FUNCIONS DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT 18
3.2.1. Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat 22
3.2.2. Funcions i tasques del gestor/a de la mobilitat 28
3.2.3. Les tasques del gestor/a de la mobilitat segons tipologies de polígons d'activitat econòmica 35

3.3. EL PERFIL DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT 37
3.3.1. Coneixements i experiència convenient 37
3.3.2. Competències, habilitats i aptituds 42

3.4. LA FORMACIÓ DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT 43
3.4.1. Anàlisi de l'oferta formativa existent 43
a) L'oferta formativa reglada 44
b) L'oferta formativa no reglada 50
3.4.2. Diagnosi de l'oferta formativa existent 59
3.4.3. Criteris per a la formació de gestors/res de mobilitat 62

3.5. Previsió del nombre de gestors/res de la mobilitat 64

ANNEX 1.- Relació de polígons industrials, hospitals i universitats amb previsió de PME 66

3. EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT

En els capítols 1 i 2 d'aquest treball, "Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica", s'han analitzat els aspectes que condicionen la gestió de la mobilitat i la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial ha proposat una regulació que encaixi en el marc regulador i competencial vigent a Catalunya.

En el present capítol, "El gestor/a de la mobilitat", la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial defineix aquesta figura a partir dels elements aportats en els capítols anteriors. Concretament, en el ***primer apartat****, com a punt i seguit de l'anàlisi de diferents experiències de la gestió de la mobilitat a Catalunya i d'alguns països europeus, s'analitza d'una manera més concreta el rol dels gestors/res de la mobilitat que ja estan realitzant la seva activitat. A partir d'aquesta anàlisi, en el* ***segon apartat*** *es fa una proposta referida a la dependència orgànica i funcional del gestor de la mobilitat dins les possibles estructures organitzatives que s'han descrit al capítol 2. En aquest mateix apartat es descriuen les funcions a desenvolupar i es distingeix entre la perspectiva política o estratègica i la perspectiva més tècnica.*

En relació amb el punt anterior, en el ***tercer apartat*** *es descriu el perfil professional i les capacitats personals que hauria de tenir el gestor/a de la mobilitat per tal de desenvolupar amb èxit les tasques abans esmentades i assolir els objectius fixats.*

Finalment, en el ***quart apartat****, i considerant el coneixement de què ha de disposar, es realitza una anàlisi de l'oferta formativa disponible en l'actualitat que més s'ajusta a les necessitats de coneixement del gestor/a de la mobilitat. Al mateix temps s'hi introdueixen uns criteris per a la creació d'una proposta de formació alternativa.*

3.1. REFERÈNCIES DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT

3.1.1. Experiències catalanes

En els quadres següents s'analitza l'experiència de diferents gestors/res de la mobilitat a Catalunya:

a) Gestor/res de la mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica:
   1) El gestor de la mobilitat de l'àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat.
   2) Els gestors de la mobilitat del polígon industrial d'El Pla en el marc del projecte europeu GESMOPOLI.
   3) El gestor de la mobilitat dels polígons de Terrassa.

b) Responsables de mobilitat d'empresa:
   1) El gestor de la mobilitat de l'Hospital Universitari Arnau de Vilanova de Lleida.
   2) El gestor de la mobilitat del Campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Per a cada cas s'hi recull la següent informació:

- Any d'inici de l'activitat
- Dependència orgànica
- Requeriments (només s'han incorporat en els casos on es disposava d'aquesta informació)
- Funcions
- Tasques realitzades (les tasques més significatives que ha desenvolupat el gestor des que ha iniciat la seva activitat)

Si bé el present estudi s'ha focalitzat en polígons d'activitat econòmica, de la mateixa manera que es va fer en l'anàlisi de les experiències de la gestió de la mobilitat, també s'ha considerat interessant aportar l'experiència d'altres centres generadors de mobilitat, com ara els equipaments públics sanitaris o educatius.

A més d'aquests 5 gestors, a Catalunya també hi ha 5 gestors més, tots ells en el marc del projecte Gesmopoli i en els següents polígons industrials i zones d'activitat econòmica:

1) Polígon El Beuló (Vic)
2) Polígon El Segre (Lleida)
3) Aeroport de Girona
4) Polígon Agro Reus (Reus)
5) Polígon Santiga (Santa Perpètua de Mogoda i Barberà del Vallès)

D'altra banda, a més dels 10 gestors/res de mobilitat que ara estan desenvolupant la seva feina, val a dir que a curt i a mitjà termini es preveu que comencin a iniciar l'activitat futurs gestors de la mobilitat. Aquest és el cas de la nova Ciutat de la Justícia, a Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, i del polígon industrial Can Sant Joan, situat entre els municipis de Sant Cugat del Vallès i Rubí. Concretament en aquest darrer polígon es preveu que una futura associació d'empresaris sigui l'entitat que s'encarregui de la contractació del gestor de la mobilitat, i per tant, el gestor serà una persona vinculada a l'associació. Al mateix temps, per a cobrir les despeses del nou lloc de treball s'ha acordat signar un conveni entre els empresaris i l'ATM. És important fer esment que el polígon Can Sant Joan és un dels primers polígons industrials de Catalunya en què es van implantar mesures de millora de l'accessibilitat als treballadors. Entre aquestes mesures destaca la implantació d'un servei d'autobusos llançadora entre l'estació d'FCG Sant Joan i el polígon.

a) Gestor/res de la mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica:

ÀREA D'ACTIVITAT ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT (Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat)

Any d'inici: 2007

Dependència orgànica: les administracions competents (Generalitat de Catalunya i ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat) van acordar externalitzar la gestió de la mobilitat a través d'una consultoria de transport i logística, i és, per tant, un tècnic de l'empresa el gestor de la mobilitat de l'àmbit. Aquest gestor actua d'acord amb les decisions preses pel Comitè de Direcció de Mobilitat (integrat per les administracions responsables) de la Mesa del Delta del Llobregat. Per al desenvolupament del seu treball compta amb el suport addicional dels equips de l'empresa.

Funcions i tasques:
• Desenvolupar el paper de secretari de la Mesa de Mobilitat del Delta: convocar reunions, preparar l'ordre del dia, assistir a la reunió mensual, redactar actes de la reunió, etc.
• Donar suport tècnic als grups de treball: contribuir a establir el seu programa de treball, aportar la seva experiència a la dinàmica de grups, localitzar la informació rellevant, realitzar diagnosis d'urgència, etc.
• Coordinació de les relacions de la Mesa, tant internes (Consell i empreses) com externes (administracions i institucions, etc.), així com les accions de comunicació o difusió que es decideixin.
• Realitzar el seguiment d'iniciatives amb un interès significatiu per a la mobilitat del Delta: elaboració de plans de mobilitat, redacció de projectes, implantació de serveis, etc.
• Assegurar la gestió de l'arxiu i la informació generada o aportada a la Mesa, als grups de treball o altres.
• Desenvolupament d'una memòria anual de les activitats realitzades.

POLÍGON INDUSTRIAL DEL PLA (Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei)

Any d'inici: 2007

Dependència orgànica: la Taula de la Mobilitat ha designat el gestor de la mobilitat (la Taula de Mobilitat està integrada per: Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, Ajuntament de Molins de Rei, Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, ATM, EMT, CCOO, UGT, Associació d'Empresaris del Polígon Industrial del Pla de Sant Feliu de Llobregat, Associació d'Empresaris del Polígon Industrial del Pla de Molins de Rei, Soler i Sauret i RENFE).

Funcions:
• Dinamitzar tots els agents que tenen responsabilitat en la gestió i la planificació de la mobilitat (ajuntaments, operadors), en el foment de la mobilitat sostenible i segura, així com els representants de les empreses i treballadors per a poder executar el Pla de mobilitat impulsat des del polígon industrial del Pla.
• Exercir com a punt de ròtula que permeti la bona comunicació entre els treballadors i les empreses del polígon amb les administracions que ostenten competències relacionades amb la mobilitat.
• Vetllar pel compliment del Pla de mobilitat, aportar informació i proposar mesures concretes de millora de la mobilitat del polígon.

Tasques:
• Coordinació dels agents de la Taula de Mobilitat del polígon. Visites a les principals empreses del polígon i promoció de la pàgina web del projecte.
• Edició d'un díptic informatiu amb la síntesi del Pla de mobilitat.
• Impuls d'un pla de comunicació (conjuntament amb Soler i Sauret, Renfe i FGC).
• Promoció del debat per a cercar la manera de concertar el finançament necessari que propiciï la continuïtat del projecte una vegada finalitzin les aportacions econòmiques del projecte europeu Gesmopoli.
• Comunicació als ajuntaments de les incidències detectades.

POLÍGONS DE TERRASSA

Any d'inici: 2008 (es preveu una durada d'un any, prorrogable a dos)

Dependència orgànica: Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa. Es tracta d'una plaça d'agent d'ocupació i desenvolupament local (AODL) concedida pel Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC).

Funcions:
• Exercir com a gestor de la mobilitat dels polígons sud de Terrassa.
• Donar suport a les empreses, escoles i centres de treball per fer els plans de mobilitat dels seus treballadors.
• Difondre la metodologia dels plans de desplaçaments a les empreses i als centres de treball per tal de facilitar la realització dels PDE.
• Dirigir projectes d'infraestructures ciclistes, de millora de la seguretat viària i millora del transport públic a l'àmbit dels polígons sud.
• Sensibilitzar les empreses sobre la necessitat de mantenir la figura del gestor de la mobilitat.
• Analitzar la mobilitat a altres polígons industrials de la ciutat.
• Altres tasques de suport al Servei de Mobilitat.

Tasques:
• Fixar objectius a assolir el primer any.
• Implementar les actuacions de millora de la mobilitat en aquest àmbit per a la consecució dels objectius fixats.
• Promoure les actuacions realitzades.
• Fer el seguiment i l'avaluació dels resultats obtinguts.

Com s'ha vist, a Catalunya existeixen 10 gestors/res de la mobilitat, dels quals 8 desenvolupen la seva tasca en una àrea d'activitat. La majoria d'ells realitza la seva activitat des de fa relativament poc temps, ja que en general les experiències s'inicien al llarg de l'any 2007.

Pel que fa a les **funcions** dels gestors existents, s'hi constaten molts punts en comú entre totes les experiències. En tots els casos la funció principal del gestor/a de la mobilitat és la de propiciar un model de desplaçaments més sostenible i segur de manera consensuada entre tots els agents implicats. Aquesta funció té com a objectiu millorar la competitivitat de les zones d'activitat econòmica.

Pel que fa a la **dependència orgànica**, s'observa com tots els mecanismes utilitzats són diferents i es constata com l'heterogeneïtat de realitats i d'agents implicats de les zones d'activitat comporta també solucions diferents a l'hora d'incorporar la figura del gestor/a de la mobilitat. En primer lloc, es pot destacar l'experiència recent de l'Ajuntament de Terrassa, que ha considerat que una manera de gestionar la mobilitat de l'hospital i dels polígons industrials del sud del municipi sigui través de la contractació d'un agent d'ocupació i desenvolupament local (AODL)[1]. En conseqüència, l'Ajuntament s'encarregarà, almenys inicialment, de la dinamització de la gestió de la mobilitat als centres generadors de mobilitat al municipi. Al mateix temps, val a dir que els AODL fan la seva activitat de manera concertada amb el sector privat, amb la qual cosa es garanteix la necessària col·laboració amb els agents implicats que s'ha anat comentant al llarg del document.

L'experiència de l'àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat és possiblement un cas poc extrapolable a altres àmbits de Catalunya, ja que difícilment es donarà un cas semblant a tot el país. La raó principal és que es tracta d'una de les àrees de major concentració d'activitat i d'infraestructures de transport del sud d'Europa. En conseqüència, les administracions responsables han acordat l'externalització del servei de la gestió de la mobilitat a través d'una consultora de transport i logística. La singularitat de l'àmbit ha suposat al mateix temps que la solució final per a la incorporació d'un gestor de la mobilitat també ho sigui.

[1] Els AODL són tècnics titulats superiors o de grau mitjà que treballen a temps complet en un projecte de desenvolupament local impulsat per les entitats locals o altres entitats dependents o vinculades a una Administració local. La seva missió és la de dinamitzar, promoure i executar, en concert amb altres agents del territori, polítiques i programes que afavoreixin la promoció econòmica del seu territori d'actuació, cercant un creixement econòmic sostenible i generador de treball. La subvenció del Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC) cobreix el 80% dels costos laborals i pot allargar-se fins a 4 anys.

Pel que fa a la dependència orgànica del gestor del polígon del Pla i també de la resta de gestors dels polígons del projecte Gesmopoli, s'ha de fer esment que en l'actualitat no s'integren en l'organigrama de cap entitat, ja que fins ara s'han finançat amb el pressupost del projecte Gesmopoli. Tanmateix, els 6 gestors han quedat associats a la Taula de la Mobilitat de cadascun dels polígons, de manera que aquests gestors actuen segons els acords presos a Taula de la Mobilitat.

b) Responsables de mobilitat d'empresa:

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA (Cerdanyola del Vallès)

Any d'inici: 2005

Dependència orgànica: Àrea de Serveis Logístics i Administració de la UAB

Requeriments:
- Títol de diplomat, enginyer tècnic o una titulació equivalent.
- Coneixements relacionats amb l'anàlisi i l'ordenació del territori.
- Coneixements i/o experiència en l'àmbit de la gestió de la mobilitat i transport en administracions públiques.
- Capacitat d'organització i de planificació.
- Bona capacitat de relació i d'atenció als usuaris.
- Capacitat de treball en equip.
- Coneixements de català orals i escrits que acredita el certificat de suficiència en llengua catalana (grau mitjà) del Gabinet de Llengua Catalana de la UAB, equivalent al certificat de nivell de suficiència de català (C) emès per la Generalitat de Catalunya.

Funcions:
- Assessorar i donar suport tècnic pel que fa als processos relatius a la mobilitat.
- Coordinar-se tècnicament i col·laborar amb altres àrees de la universitat i d'altres institucions, administracions, operadors de transport, usuaris, etc.
- Dissenyar, desenvolupar, implantar i fer el seguiment de projectes de mobilitat per tal de donar resposta a les diferents demandes.
- Dur a terme una actualització periòdica de la diagnosi de la mobilitat a la UAB, detectant els principals problemes que afecten l'accessibilitat al campus.
- Conèixer, de forma actualitzada, l'oferta de transport respecte de la UAB.
- Actualitzar i publicar de manera periòdica la informació d'oferta de transport necessària per als usuaris actuals o potencials.
- Elaborar propostes d'actuació, a nivell intern o dirigides a les administracions competents, de cara a assolir una mobilitat més sostenible, segura i integradora.
- Dur a terme la recerca de recursos econòmics externs per al desenvolupament o la posada en pràctica de les propostes acordades.
- Comunicar i fer públiques les actuacions de la UAB en matèria de mobilitat.
- Impulsar els mecanismes de participació necessaris per a implicar la comunitat universitària en la gestió de la mobilitat.

Tasques:
- Representació: és el tècnic que interactua amb les administracions responsables, els operadors, els usuaris.
- Anàlisi i diagnosi de la mobilitat.
- Proposta de mesures d'actuació.
- Foment de la participació.

HOSPITAL UNIVERSITARI ARNAU DE VILANOVA (Lleida)

Any d'inici: 2007

Dependència orgànica: la persona que desenvolupa tasques sobre la gestió de la mobilitat generada del centre forma part de l'equip de la gestió de l'hospital.

Funcions: no té funcions específiques assignades en matèria de mobilitat, ja que aquesta funció no s'ha formalitzat dins l'organigrama del centre. Tanmateix, el gestor actua com a punt de trobada entre treballadors/es, empresa i transports públics i, per tant, com a mediador dels interessos de totes les parts implicades sempre en favor d'una millor accessibilitat i d'uns desplaçaments més sostenibles i segurs.

Tasques:
Val a dir que la majoria de mesures de millora de la mobilitat a l'hospital han estat possibles per l'acció del sindicat CCOO. De fet, a proposta del sindicat CCOO i amb el suport de la majoria de sindicats que conformen la Junta de Personal de l'hospital i la direcció del centre, es va iniciar la gestió de la mobilitat, i, entre d'altres mesures, la creació de la figura del gestor de la mobilitat. Algunes de les tasques que realitza són les següents:

- Participació en l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Lleida en representació de l'hospital.
- Creació d'un grup de treball per a la mobilitat sostenible a l'hospital.
- Seguiment del Pla de mobilitat d'HUAV (elaborat pel grup de mobilitat de l'hospital).
- Col·laboració amb el Pla de mobilitat de la ciutat sanitària de Lleida.
- Realització d'activitats de divulgació, assessorament, planificació d'actuacions de millora de les condicions de mobilitat, funcionament del sistema de cotxe compartit, etc.

Com s'ha vist, a Catalunya existeixen 10 gestors/res de la mobilitat, dels quals 2 són responsables de mobilitat d'empresa.

Pel que fa a les **funcions** dels responsables d'empresa, de la mateixa manera que passa en els polígons d'activitat econòmica, s'hi constaten molts punts en comú en els dos casos existents. Concretament, la funció principal de la persona encarregada de gestionar la mobilitat és la de propiciar un model de desplaçaments més sostenible i segur de manera consensuada entre tots els agents implicats.

Quant a la **dependència orgànica,** tenint en compte que es tracta de dos organismes públics amb un equip de gestió, tant el responsable de la UAB com el de l'Hospital Arnau de Vilanova de Lleida s'integren en l'equip de gestió del centre. S'ha de dir, però, que el gestor de la mobilitat de la UAB té formalitzada aquesta funció en l'organigrama i, per tant, desenvolupa la gestió de la mobilitat durant el 100% del seu temps de treball.

3.1.2. Marc regulador i experiències europees

En els següents quadres s'ha incorporat el marc normatiu i de planificació i l'experiència de quatre països europeus a l'hora d'implementar la figura del gestor/a de la mobilitat: Itàlia, Regne Unit, França i Bèlgica. En aquest sentit, tot i que en l'actualitat la figura del gestor/a de la mobilitat funciona a molts països europeus i que, d'experiències interessants, se'n poden trobar moltes i totes elles amb la seva singularitat, s'ha considerat oportú recollir la informació dels països on la figura del gestor/a de la mobilitat es troba més consolidada i la seva aplicació ha tingut uns resultats més satisfactoris (especialment Itàlia, Regne Unit i França). Malgrat tot, no s'ha de menystenir l'experiència de països com Holanda i Alemanya. La informació que s'inclou se centra sobretot en la descripció de com s'acostuma a implementar la figura del gestor/a de la mobilitat.

A més de la descripció del marc de regulació del gestor de la mobilitat a Europa, també s'ha fet un recull de quatre bones pràctiques a l'hora d'introduir el gestor/a de la mobilitat a zones d'activitat, així com una llista de les principals empreses europees que han incorporat la figura del responsable de mobilitat d'empresa.

ITÀLIA

EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Itàlia disposa d'un marc normatiu en el qual es regulen les funcions dels gestors/res de mobilitat. Concretament, els gestors de mobilitat d'una àrea coordinen els gestors de mobilitat de les empreses i són el punt d'enllaç entre administracions, empreses i operadors de transport. Els gestors de mobilitat d'àrea han de vetllar perquè les propostes dels gestors de mobilitat d'empresa s'ajustin a les seves recomanacions, controlant els resultats dels anomenats Piano degli Spontamenti Casa-Lavoro (PSCL). Funcions del **Mobility manager d'area** (gestor de la mobilitat d'àrea): • Promoció d'accions per a la difusió, captació i coordinació d'empreses i entitats interessades. • Suport a institucions i empreses en l'aplicació del PSCL. • Integració entre el PSCL i les polítiques introduïdes per part de l'Administració local en una xarxa lògica i intermodal entre diferents mitjans de transport. • Activitats de suport per a gestionar serveis de transport a la demanda i millorar els serveis de transport col·lectiu per a reduir la utilització del vehicle privat. • Incentivar noves formes de desplaçament laboral: *car-sharing*, *car-pooling*, taxi col·lectiu, etc. • Promoció de nous serveis i infraestructures de transport. • Monitorització dels efectes obtinguts a través de la introducció de les diferents mesures (descongestió del trànsit, reducció de l'impacte ambiental, etc.). Funcions del **Mobility manager d'azienda** (gestor de la mobilitat d'empresa): • Avaluar la disponibilitat dels treballadors a utilitzar els mitjans de transport alternatius al cotxe i proposar solucions més sostenibles que al mateix temps puguin ser acceptades pels treballadors i empresaris. • Col·laborar amb el gestor de la mobilitat d'àrea. • Redactar el propi PSCL. • Supervisar i avaluar l'equilibri entre recursos que es disposen per a poder adoptar les mesures previstes al PSCL. L'any 2002, els diferents gestors de la mobilitat van constituir l'Associació Italiana de Gestors de la Mobilitat *Euromobility* (www.euromobility.com). L'associació promou freqüentment la realització de cursos de formació de gestors de la mobilitat.

REGNE UNIT

EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Tot i que la figura del gestor de la mobilitat no es reconeix en cap instrument legislatiu, sí que és habitual que als espais on s'elaboren els anomenats Travel Plans (plans de viatges), que acostumen a ser les escoles i les empreses, hi hagi la figura del **Travel Plan Co-ordinator** (coordinador del pla de viatges). D'altra banda, és freqüent que els municipis que redacten un Local Transport Plan (pla de transport local) també tinguin un coordinador del pla. De manera general, les responsabilitats del **Travel Plan Co-ordinator** són les següents: • Supervisar el desenvolupament i posada en pràctica del pla. • Promoure el compromís i suport dels empresaris, els treballadors i els seus representants sindicals. • Dissenyar i implementar campanyes de difusió i màrqueting eficaces per a promoure el pla. • Coordinar la recollida d'informació necessària per a redactar el pla. • Actuar com a punt de contacte per a tots els treballadors que necessitin informació sobre el pla o, en general, sobre qüestions de mobilitat. • Col·laborar amb els diferents departaments de l'empresa (personal, instal·lacions, etc.) i també amb altres organitzacions externes (autoritats locals, operadors de transport, etc.). • Coordinar la monitorització del programa del pla, incloent la consecució dels objectius fixats. • Presentar el pla de negoci per a justificar l'eficàcia i l'eficiència en l'ús del pressupost assignat al pla. Les grans organitzacions acostumen a tenir un coordinador del pla que hi dedica el 100% del seu temps, mentre que les organitzacions més petites seleccionen un coordinador que ja forma part de la plantilla i que treballa en el desenvolupament del pla a més de fer el seu treball habitual. Tenint en compte que, segons el Govern britànic, és apropiat que els Local Transport Plans que es presentin al govern vagin acompanyats d'un Travel Plan dels centres generadors de desplaçaments, el mateix Govern britànic atorga ajuts perquè les autoritats locals contractin personal que realitzi el paper de coordinador dels Travel Plans. **Més informació** http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/ http://www.travelplans.org.uk/index2.html http://www.actweb.org/mc/page.do?sitePageId=60181&orgId=asct

FRANÇA

EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Tot i que la figura del gestor de la mobilitat no es reconeix en cap instrument legislatiu o de planificació de la mobilitat del país, sí que és habitual que als espais on s'elaboren els anomenats **Plans de déplacements d'entreprise** (plans de desplaçaments d'empresa) hi hagi un gestor de la mobilitat. A França la majoria dels PDE els realitzen empreses, equipaments públics com ara hospitals, escoles, universitats, els mateixos departaments de l'administració, centres comercials, etc. No és tan habitual, però, que els polígons d'activitat econòmica facin una estratègia global de gestió de la mobilitat. Com a eina de suport a la gestió de la mobilitat generada, és significativa la constitució dels consells assessors de mobilitat de caràcter participatiu per part de les autoritats organitzadores del transport urbà (AOUT). S'ha de tenir en compte que són les autoritats organitzadores del transport públic urbà les entitats responsables de gestionar els Plans de déplacements urbains (PDU) de les aglomeracions de més de 100.000 habitants, i també d'establir aquest consell assessor perquè s'ocupi de la gestió de la mobilitat de les empreses o organitzacions públiques que generen una important quantitat de desplaçaments laborals. **Més informació** http://www.plan-deplacements.fr/servlet/getDoc?id=33875&m=3&cid=17275 http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=11433&m=3&cid=96

BÈLGICA

EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	Tot i que la figura del gestor de la mobilitat no es reconeix en cap instrument legislatiu ni de planificació de la mobilitat, sí que és habitual que als espais on s'elaboren els anomenats plans de desplaçaments d'empresa es creï la figura d'un coordinador d'empresa. En els darrers anys, però, també han aparegut gestors de mobilitat de zones d'activitat. Una de les primeres experiències en aquest camp va ser desenvolupada l'any 1994, quan la companyia aèria nacional belga, SABENA, va designar dos coordinadors de transport (un per a cada llengua oficial belga) per tal de coordinar el pla de mobilitat i donar informació als treballadors i els visitants sobre els desplaçaments sostenibles i tractar qüestions sobre l'aparcament. Concretament, els coordinadors de mobilitat a Bèlgica tenen la responsabilitat, a dins de l'empresa, de planificar, executar i avaluar les activitats per a promoure una mobilitat més sostenible. D'altra banda, esdevenen els interlocutors entre la direcció de l'empresa i els treballadors i també entre l'empresa i altres organitzacions com les autoritats locals i els operadors de transport públic. El coordinador també ha de mirar de ser la persona que permeti el contacte de l'empresa amb altres entitats socials vinculades amb la mobilitat. En funció de la mida de l'empresa, el treball del coordinador de mobilitat es desenvolupa a temps parcial o a temps complet. Si es tracta d'un lloc de treball a temps parcial, la figura encarregada de gestionar la mobilitat pot ser també l'empleat encarregat de desenvolupar altres funcions com ara la gestió ambiental de l'empresa, la gestió dels recursos humans, la gestió dels riscos laborals, etc. A part dels coordinadors de mobilitat, a Bèlgica és freqüent la creació de les anomenades oficines de mobilitat. L'any 1995 es van crear 5 oficines de mobilitat provincials amb 5 gestors de la mobilitat que tenien la funció promoure l'elaboració dels plans de mobilitat d'empresa en la seva província d'actuació utilitzant una metodologia estàndard per a l'elaboració dels plans. Aquestes oficines serveixen per a coordinar millor la gestió de la mobilitat en l'àmbit laboral. **Més informació** http://www.pde.irisnet.be/ http://www.ibgebim.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?id=1558

Tot i que són diversos els països que regulen l'àmbit d'aplicació dels plans de mobilitat a empreses segons el nombre de treballadors, només hi ha un país en el qual es concreti la figura del gestor/a de la mobilitat i les funcions que ha de tenir. Es tracta d'Itàlia, que, com s'ha descrit a la fitxa, incorpora dos tipus de gestors: el gestor d'una àrea (per a coordinar els diferents gestors de les empreses d'un determinat territori que pot coincidir o no amb un polígon d'activitat econòmica) i els responsables de mobilitat de les empreses.

Concretament, en tres dels quatre països descrits (Itàlia, Regne Unit i França) hi ha, d'altra banda, una clara tendència a voler associar el desenvolupament dels plans de transport local amb els plans de transport dels centres generadors de mobilitat, entenent que aquests darrers plans han de quedar associats a una estratègia territorial de millora de la mobilitat. Per això hi ha també diferents experiències en les quals és l'Administració local l'agent dinamitzador de la millora de mobilitat en les zones d'activitat laboral i el que contracta personal específic encarregat de gestionar aquestes qüestions.

a) Gestors/res de mobilitat de zones d'activitat

1º MACROLOTTO INDUSTRIALE DI PRATO (ITÀLIA)

Descripció

L'àrea productiva del 1º Macrolotto Industriale di Prato s'emplaça en una superfície d'unes 150 ha, de les quals uns 600.000 m^2 queden ocupats per edificis. Aquestes característiques fan que aquesta àrea sigui la urbanització més gran promoguda per promotors privats dins el context europeu. En l'àmbit hi treballen uns 3.500 treballadors.

La gestió de la mobilitat

La gestió de la mobilitat va iniciar-se l'any 1999 i, tot i que no s'ha redactat específicament un Piano degli Spontamenti Casa-Lavoro (PSCL), es va realitzar una enquesta de desplaçaments dels treballadors de les empreses que componen l'àmbit. L'enquesta ha suposat la formació d'alguns equips de treballadors que practiquen el *car-pooling*.

L'any 2005 l'experiència va rebre una menció especial del Premio Nazionale Mobility Manager. Aquest concurs és promogut per l'associació Euromobility i té com a objectiu premiar les bones pràctiques que promouen la mobilitat sostenible a Itàlia.

Entre les diferents mesures implantades destaca la introducció d'un servei de vehicles elèctrics (finançat a càrrec de l'Ajuntament de Prato i el Ministeri d'Economia i Finances) per a implementar el *car-pooling*.

El gestor/a de la mobilitat

El complex disposa d'un gestor de mobilitat d'àrea i també hi ha designat un gestor de mobilitat d'una de les empreses de l'àmbit. La societat de gestió del complex (CONSER) va crear l'**Oficina del Mobility manager d'area**, malgrat que no sigui una condició prevista a la normativa sobre la matèria. És la primera oficina d'aquestes característiques a Itàlia i va ser finançada per la Regió de Toscana.

STOCKLEY PARK CONSORTIUM (UXBRIDGE, REGNE UNIT)

Descripció:
Stockley Parc és un parc empresarial de les rodalies de Londres (a uns 25 km) d'unes 47 ha i 30 empreses. Hi ha uns 8.000 treballadors i cada empresa té zones d'aparcament de vehicles amb un total de 6.000 places.

La gestió de la mobilitat
Durant la fase de desenvolupament urbanístic, en els anys 80, ja van utilitzar-se alguns criteris per a afavorir l'accessibilitat amb transport públic. Més endavant, l'any 1997 va iniciar-se el Travel Plan quan l'empresa promotora volia propiciar que les parcel·les fossin llogades a empreses de major qualitat i mantenir al mateix temps la qualitat de les que ja hi havia. Després que algunes empreses es queixessin dels problemes de mobilitat, es va reconèixer la necessitat de disposar una millor accessibilitat amb transport públic i la reducció dels nivells de congestió amb vehicle privat. Val a dir que el pla forma part d'una estratègia global de sostenibilitat que el promotor té per al conjunt del complex i com a estadi final, amb la voluntat d'introduir un sistema de gestió ambiental per a tot el parc.

El Travel Plan disposa de diferents grups de treball amb els representants de les empreses per a propiciar el consens sobre les mesures desenvolupades.

Quant al finançament, les empreses paguen una taxa de serveis destinada al manteniment del parc empresarial en el seu conjunt. Una petita part d'aquesta taxa es destina també a la millora dels serveis de transport col·lectiu, tot i que la part majoritària queda coberta amb l'aportació del promotor. També s'ha promogut que del sistema de descomptes utilitzat per l'Autoritat Aeroportuària de Heathrow (reducció del 70% del preu del títol de transport per a l'ús del tren exprés Heathrow-Londres) se'n puguin beneficiar els treballadors d'Stockley Park.

El gestor/a de la mobilitat
Des de l'inici de l'elaboració del pla hi havia una gestora de la mobilitat que formava part de l'equip de direcció del centre. En l'actualitat, a més de col·laborar en la gestió de la mobilitat del pla, treballa en una consultoria especialitzada en mobilitat laboral i de desenvolupament de Travel Plans.

CENTRES DE L'ADMINISTRACIÓ I EMPRESES D'ESTRASBURG (FRANÇA)

Descripció

L'àmbit de la gestió de la mobilitat als centres de treball s'aplica a l'aglomeració d'Estrasburg, que té una població d'unes 400.000 persones. La ciutat d'Estrasburg té nombrosos edificis administratius i institucionals, així com escoles superiors.

Gestió de la mobilitat

L'any 1999 la Comunitat Urbana d'Estrasburg (CUS) inicia el GEODES (Gestió i Organització dels Desplaçaments Domicili-treball dels Treballadors) amb l'objectiu de reduir el pes dels desplaçaments laborals motoritzats sobre el conjunt dels desplaçaments quotidians. De fet, els mateixos treballadors de la CUS havien reclamat una acció en aquest sentit, cosa que va fer que les actuacions en un principi se centressin justament en l'àmbit de la mobilitat laboral dels 6.000 treballadors d'aquesta administració. Posteriorment, l'experiència de la CUS va poder ser exportada a una gran quantitat d'empreses i altres institucions públiques de l'àrea urbana.

El gestor/a de la mobilitat

Un equip format per tres persones era el coordinador d'un conjunt d'actors estructurats en diferents comitès:

1. Un comitè intern que agrupava responsables de l'àmbit de funció pública i els tècnics en matèria de transports de la mateixa CUS (transports, serveis jurídics, informàtica, manteniment de vehicles, comunicació interna, recursos humans, etc.).
2. Un comitè amb els operadors de tots els mitjans de transport (bus, tren, tramvia, bicicleta).
3. Un comitè de direcció "política" que assegurava el compromís de tots els actors rellevants en el projecte.

Un cop posades en marxa totes les mesures que van aconseguir reduir efectivament els desplaçaments amb cotxe dels treballadors de la CUS mitjançant el Plan de déplacements d'entreprise (PDE), la CUS va decidir organitzar un servei d'orientació per a totes les empreses que volien imitar aquest projecte a través d'una oficina de mobilitat.

ZONA D'ACTIVITATS DE NIVELLES-SUD (BÈLGICA)

Descripció

La zona industrial de Nivelles-Sud es localitza a uns 40 km de Brussel·les i la seva construcció va iniciar-se durant la dècada dels anys 60. Actualment ocupa una superfície de prop de 205 ha, a l'interior de la qual hi ha unes 15 empreses de més de 100 treballadors. L'any 2007 hi havia en total 4.406 treballadors i 148 empreses.

Gestió de la mobilitat

El Plan de mobilité de la zone d'activités de Nivelles-Sud és una iniciativa de la Regió Valona i la IBW (Intercommunale Brabant Wallon, societat pública de parcs empresarials, aigua i residus, que engloba tots els municipis i la província de Brabant Wallon) iniciada a principis de l'any 2005. De fet, és una de les actuacions que sorgeixen en el marc dels objectius plantejats en un acord de més llarg abast entre la Regió Valona i el Consell Econòmic i Social de la mateixa regió. Es va constituir un Comitè de Direcció amb la funció de seguir el projecte i orientar l'estudi, i per a la redacció del pla es va comptar amb el suport de dues consultories especialitzades. Aquest Comitè està integrat pel govern de la Regió Valona, IBW, la ciutat de Nivelles, les societats de transport públic, l'associació d'indústries de Nivelles, la patronal valona i els principals sindicats belgues.

El pla de mobilitat tenia com a objectiu millorar l'accessibilitat i incrementar la participació dels mitjans més sostenibles. També es van definir altres objectius específics com ara els següents:

- Millorar el nivell de productivitat de les empreses i les condicions laborals dels treballadors.
- Millorar la seguretat a la xarxa viària.
- Reduir i prevenir els problemes ambientals.

Algunes de les mesures que s'han introduït estan enfocades a millorar l'oferta de transport públic, incentivar l'ús de la bicicleta i el *car-pooling*, millorar la informació i promoure campanyes de sensibilització, entre d'altres. En concret es va crear una nova línia d'autobús llançadora des d'una estació ferroviària a la zona d'activitat.

Gestor/a de la mobilitat

Recentment s'ha plantejat com a condició per a garantir la continuïtat del projecte la creació del gestor/a de la mobilitat. Aquest s'ha plantejat com una figura que, a més d'encarregar-se del pla de mobilitat, sigui també la persona que desenvolupi altres funcions relacionades amb la gestió integrada de la zona (residus, energia, seguretat, certificacions, etc.). S'ha estudiat un cofinançament públic-privat entre la Regió, empreses i IBW.

b) Responsables de mobilitat d'empresa

Tot i que, com s'ha vist en la descripció de gestors/res de la mobilitat a Europa, també es donen casos de gestors que s'ocupen de la mobilitat d'una zona d'activitat que integra diferents empreses, el cas més freqüent és que a les empreses que han d'elaborar els plans de desplaçaments d'empresa hi hagi també un responsable de mobilitat d'empresa. Algunes de les experiències més conegudes són aquestes:

- Volvo (Port de Gant, Bèlgica)
- Aeroport de Brussel·les (Bèlgica)
- ING (Bèlgica)
- IBM (Itàlia)
- BASF (Alemanya)
- Nestlé (França)
- STMicroelectronics (França)
- Vodafone (Regne Unit)
- Etc.

3.2. DEPENDÈNCIA I FUNCIONS DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT

Tal com s'ha explicat en el capítol 1 (concretament a l'apartat 1.4, "El nou marc de gestió de la mobilitat"), en els darrers anys a Catalunya s'ha anat incorporant el nou paradigma de la mobilitat sostenible que aposta per compatibilitzar el desenvolupament i els paràmetres de sostenibilitat.

Aquest nou marc de sostenibilitat introduït per diferents normatives i documents de planificació, entre d'altres, dibuixa un nou esquema de treball que de forma molt genèrica pot sintetitzar-se en els següents punts:

- Estratègia coordinada entre diferents administracions
- Integració de l'urbanisme i la mobilitat
- Introducció de criteris socials i ambientals
- Participació ciutadana i concertació público-privada

Aquest esquema de treball fa referència a un conjunt de mesures que complementen els tradicionals instruments de planificació del sistema de transport i que cada vegada resulten més determinants per a assolir una mobilitat més eficient.

En aquest sentit, la gestió de la mobilitat s'entén com un concepte molt ampli que requereix una dinàmica de treball transversal, ja que són molts els sectors vinculats de manera més o menys directa amb la mobilitat. En conseqüència, s'amplia el ventall de perfils professionals dedicats a la mobilitat de manera que els enginyers de trànsit no són ja els professionals amb una dedicació preferent a la planificació de la mobilitat. A més de l'ampliació del tipus de professionals, els equips de treball solen ser cada vegada més multidisciplinaris i integren diferents perfils professionals com ara experts en matèria ambiental, en urbanisme, en modelització del transport, etc.

L'increment de disciplines vinculades a alguna vessant de la mobilitat no només ha implicat augmentar el treball de professionals especialitzats, sinó que també ha aparegut la necessitat d'un nou professional com és el **gestor/a de la mobilitat**.
El gestor/a de la mobilitat ha de tenir com a orientació bàsica la seva dedicació a la gestió de la mobilitat del dia a dia, impulsant propostes per a

la seva millora i facilitant la seva realització tot mantenint present també l'orientació cap a la planificació.

Adequar-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible significa millorar aspectes com l'accessibilitat, la competitivitat de l'empresa i del territori, la qualitat de l'ocupació, l'equitat, la seguretat, la salut, la qualitat de vida i la sostenibilitat del sistema.

Des d'aquesta perspectiva general, la figura del gestor/a de la mobilitat[2] té sentit a diferents nivells territorials i, per tant, pot ser el gestor d'una empresa (pública o privada), d'una zona d'activitat (un polígon industrial, una zona d'oci i lleure, un complex sanitari o educatiu, etc.), un municipi/s o fins i tot una determinada àrea regional o metropolitana.

Gestor/a de la mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica

Concretament en el tema que ens ocupa, el **gestor/a de la mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica** és un professional amb la missió principal de promoure la coordinació de les polítiques de mobilitat als polígons industrials o zones d'activitat econòmica en la seva dimensió més amplia i transversal, i saber trobar posicions de consens entre els agents implicats tot adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible. Generalment, el seu àmbit d'actuació està associat amb els àmbits que requereixen la redacció d'un pla de mobilitat específic (PME), malgrat que no sigui una condició indispensable. Cal recordar que els PME es refereixen a grans àrees generadores de mobilitat amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. Tal com es veurà a l'apartat següent (3.2.1: "Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat"), l'existència d'estructures associatives del polígon facilitarà la tasca del gestor/a de la mobilitat.

[2] En qualsevol dels casos, la figura del gestor/a no s'ha de correspondre necessàriament amb una única figura sinó que també es pot tractar d'una figura amb un equip de treball. El més important és que els objectius quedin garantits.

Els seus objectius específics són:

a) Garantir les condicions mínimes per assegurar la competitivitat de l'accés amb mitjans de transport més sostenibles, els més segurs, els més accessibles.
b) Garantir les condicions mínimes per generar una accessibilitat amb transport motoritzat racional i equilibrada, tant per a persones com per a mercaderies.
c) Definir una jerarquització de la trama dels carrers i una ordenació del trànsit de mercaderies, per tal que aquests s'adeqüin a les necessitats dels diferents tipus de mobilitat i es puguin realitzar uns desplaçaments interns de qualitat.

Tenint en compte que el gestor/a de la mobilitat dels polígons d'activitat econòmica se situa en l'àmbit d'actuació de l'administració i que també ha de relacionar-se amb les empreses instal·lades que han d'elaborar els PDE, és important descriure també el rol que desenvolupa tant el **coordinador de la mobilitat urbana** com el **responsable de mobilitat d'empresa.**

Responsable de mobilitat d'empresa

La missió del responsable de mobilitat d'empresa és gestionar la mobilitat d'un centre que ha d'elaborar un PDE per tal de millorar les condicions d'accessibilitat tant de treballadors com d'altres usuaris d'acord amb el paradigma de la mobilitat sostenible.

Aquesta figura pot ser una persona vinculada directament al funcionament de l'empresa, de manera que dediqui el seu temps (o part del seu temps) a centrar esforços per a la millora de la mobilitat, considerada ja com a factor de competitivitat empresarial.

Les empreses tenen, d'una banda, l'estructura administrativa i directiva, i, de l'altra, els mecanismes de relació amb els treballadors, a través del comitè d'empresa. En conseqüència, la figura del **responsable de mobilitat d'empresa** hauria d'encaixar en qualsevol d'aquests espais que li garanteixen un finançament i uns criteris de referència estables.

Per afavorir l'assoliment de la seva missió, és recomanable que l'elecció de la persona responsable es faci de manera consensuada entre l'empresa i els treballadors, amb independència de la formació que tingui en matèria de mobilitat.

Coordinador/a de mobilitat urbana

La missió del coordinador/a de mobilitat urbana és la de gestionar la mobilitat d'un àmbit urbà des de l'Administració local i d'una perspectiva transversal i integradora de les àrees que afecten la mobilitat, i sempre adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible.

Des d'aquesta perspectiva és lògic tenir com a objectiu (entre d'altres) la promoció de la millora de la mobilitat de les zones d'activitat del seu àmbit territorial, assumint com a objectius més específics els següents:

a) Facilitar l'elaboració d'un pla de mobilitat específic (PME) en aquells àmbits en els que s'hagi de fer, i en el cas que es disposi d'un pla de mobilitat urbana (PMU), adequar-ho als seus requeriments.
b) Promoure l'establiment d'una estructura estable de representació del polígon o àrea d'activitat per a la relació amb altres institucions, proveïdors o operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu i sostenible dels àmbits que requereixen l'elaboració d'un pla de mobilitat específic i que no disposen d'una estructura de gestió. Aquesta funció, en realitat, correspon a l'ajuntament, malgrat que el gestor pugui tenir un paper actiu en aquesta tasca.
c) Atendre també les necessitats de millora de l'accessibilitat en aquells sectors fora de la trama urbana consolidada que, malgrat que no hagin d'elaborar un PME o incorporar un gestor/a de la mobilitat, requereixin també introduir mesures de millora.

En un ajuntament ja existeixen departaments que gestionen i planifiquen els aspectes relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat. Per tant, l'estructura i l'encaix de la gestió de la mobilitat i del PMU com a instrument normatiu per a la seva planificació ja està prou clara.

3.2.1. Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat

Recordem que a la proposta del Pacte Industrial de la RMB de regulació de la gestió de la mobilitat a polígons d'activitat econòmica del present estudi, s'esmenta la rellevància del paper de les administracions en els processos de gestió de la mobilitat.

Es proposa, d'una banda, que sigui la Generalitat de Catalunya (o, per delegació, les autoritats territorials de la mobilitat) l'administració amb la funció de diagnosticar quins polígons d'activitat econòmica requereixen l'inici dels processos de gestió de la mobilitat. D'altra banda, també s'hi fa esment que els municipis (com a administracions que tenen nombroses responsabilitats que en gran mesura poden tenir incidència en els polígons d'activitat econòmica) siguin una institució clau. En aquest sentit, quan aquests polígons no disposin d'una estructura de representació estable i de funcionament integrat (tal com s'esmenta a l'apartat 2.4.3), els ajuntaments han de propiciar (o altres administracions locals en el cas que no disposin de PMU) l'establiment d'una estructura estable de representació del polígon per a la relació amb altres institucions, proveïdors i operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu del polígon. Aquesta estructura pot, al mateix temps, constituir un consell de la mobilitat per tal de disposar d'un òrgan de participació en què siguin representats els agents vinculats amb la mobilitat i el transport de l'àmbit.

Amb independència de l'existència o no d'una estructura de representació del polígon, sempre s'ha de promoure la constitució d'un Consell de la Mobilitat on hi siguin representats els agents del propi polígon implicats en l'àmbit de la mobilitat.

En qualsevol cas, **l'objectiu és que des de l'esfera més estratègica o política es pugui garantir un marc estable d'interrelació, concertació i finançament entre les diferents parts que tenen competències o implicacions directes en el polígon d'activitat. Aquest marc de col·laboració i de diàleg és el que ha de propiciar una situació en la qual les diferents parts acordin garantir que la presa de decisions que afecten el polígon es faci d'acord amb una estratègia consensuada a llarg termini.**

Malgrat que l'òrgan que es constitueixi es concreti en un Consell de Mobilitat (i, per tant, es tracti d'un "pacte" sense tenir caràcter vinculant), **aquest acord entre les diferents parts ha de permetre que el gestor/a de la mobilitat pugui desenvolupar amb suficients garanties les seves funcions i tasques assignades amb l'aval del conjunt d'agents amb competències del polígon o vinculats a l'àmbit de la mobilitat. En aquesta esfera més tàctica o operativa de la gestió de la mobilitat és en la que s'ha d'integrar el gestor/a de la mobilitat.**

L'encaix de la figura del gestor/a de la mobilitat en un polígon depèn del mecanisme o **estructura de gestió** del polígon en qüestió. En aquest cas, altres característiques dels polígons esmentades anteriorment, com la mida, la localització o el tipus d'activitat, sí que poden influir en la manera d'afrontar les funcions i les tasques, i no influeixen en l'encaix per si soles sinó que poden influir en la fórmula de gestió segons la qual es regeix el polígon.

Polígons industrials i zones d'activitat econòmica

Com s'ha anat explicant al llarg de l'estudi (i, més concretament, a l'apartat 1.2.2. "La diversitat de mecanismes de promoció i gestió"), la principal dificultat a l'hora d'iniciar els processos de millora de la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica és la manca d'estructures representatives d'aquells que s'ubiquen en l'àmbit. En el capítol 1, concretament en el gràfic 1, es fa referència al fet que a Espanya només el 12,2% dels polígons d'activitat econòmica disposen d'algun tipus d'organització de la gestió (a partir d'una associació d'empresaris, una junta de compensació, una comunitat de propietaris, un consorci, una societat de gestió, etc.).

- Polígon amb estructura de gestió

En el capítol 2 (i, concretament, a l'apartat 2.3.2 "Experiències catalanes") també s'ha constatat com l'existència d'una estructura prèvia de funcionament afavoreix la introducció de la figura del gestor/a dins el propi organigrama de l'àmbit i, per tant, el procés de la gestió de la mobilitat es pot fer d'una manera més satisfactòria. Es tracta de situacions en què les empreses instal·lades treballen de manera conjunta i el polígon funciona de forma integrada, amb la qual cosa es garanteix una acció coordinada i concertada entre les diferents parts (administració, empreses i treballadors). Tot i que les diferents estructures i funcions varien, en general, quan

existeix un mecanisme de gestió hi sol haver un gerent o una figura encarregada de dinamitzar el polígon. En aquesta situació és lògic, doncs, que **la gestió de la mobilitat quedi directament integrada en la mateixa estructura de l'ens de gestió del polígon (amb un gestor/a específic de mobilitat), tenint en compte que habitualment aquests ens estan acostumats a promoure serveis de necessitat comuna al polígon**. D'aquesta estructura han de formar part els agents directament implicats en la millora de la mobilitat del polígon (administracions, empreses i treballadors) i alhora s'han de mantenir contactes permanents (a través d'un consell de la mobilitat) o puntuals amb els operadors de transport públic.

Partint d'aquesta realitat, en el capítol 2 (i, concretament, en l'apartat 2.4 "Proposta del Pacte Industrial de Regulació de la gestió de la mobilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica") es proposa que, en aquests casos, aquest ens de gestió sigui l'òrgan encarregat d'iniciar i aprovar el PME.

- Polígons industrials i zones d'activitat econòmica sense estructura de gestió

Quan l'estructura sigui inexistent cal **promoure l'establiment d'una estructura estable de representació del polígon o àrea d'activitat per a la relació amb altres institucions, proveïdors o operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu i sostenible dels àmbits que requereixen l'elaboració d'un PME**. La figura del gestor/a de la mobilitat ha d'encaixar en aquesta estructura de funcionament.

En els casos en què la constitució d'un ens de representació del polígon fos conjunturalment complicada, es promouria la constitució d'un **consell de la mobilitat** (on fossin representats tots els agents implicats en la mobilitat i en el transport, i també en el funcionament del polígon). **El mateix consell de la mobilitat és el que ha de decidir quin professional ha de ser el gestor/a de la mobilitat i quina ha de ser la seva dependència orgànica**, és a dir, si es tracta d'una figura associada directament a l'ajuntament o a una altra institució pública o privada.

L'estadi òptim és aquell en què existeix un gestor o gerent del polígon d'activitat econòmica. Aquest és el professional que ha de desenvolupar la funció de coordinador del polígon d'activitat des d'una perspectiva integrada. Tal com s'ha anat comentant al llarg de l'estudi, una política de transport i mobilitat aïllada i

desvinculada de la resta d'actuacions de l'àmbit (urbanístiques, socials, paisatgístiques, econòmiques, ambientals, etc.) no és garantia suficient per tal de poder-la desenvolupar amb èxit. Un canvi de mobilitat associat als polígons d'activitat econòmica depèn en gran part del grau d'integració de tots els elements que el componen, de manera que sembla indiscutible no desvincular la gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica de la gestió de la mobilitat. En aquest context el gestor/a de la mobilitat pot entrar a formar part de l'equip de gestió integral del polígon.

L'absència d'una normativa específica de polígons industrials pot suposar que **en ocasions les solucions de mobilitat es veuran limitades per la seva unicitat respecte d'una inexistent política de gestió integrada de polígons industrials o d'activitat econòmica**. En conseqüència, és primordial afavorir i promoure, amb els ajuts que es requereixin per part de les administracions, aquests tipus d'estructures i el seu desenvolupament a Catalunya.

A les figures següents resumim la proposta sobre la dependència del gestor/a de la mobilitat:

Figura: Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat. Polígons sense estructura de gestió

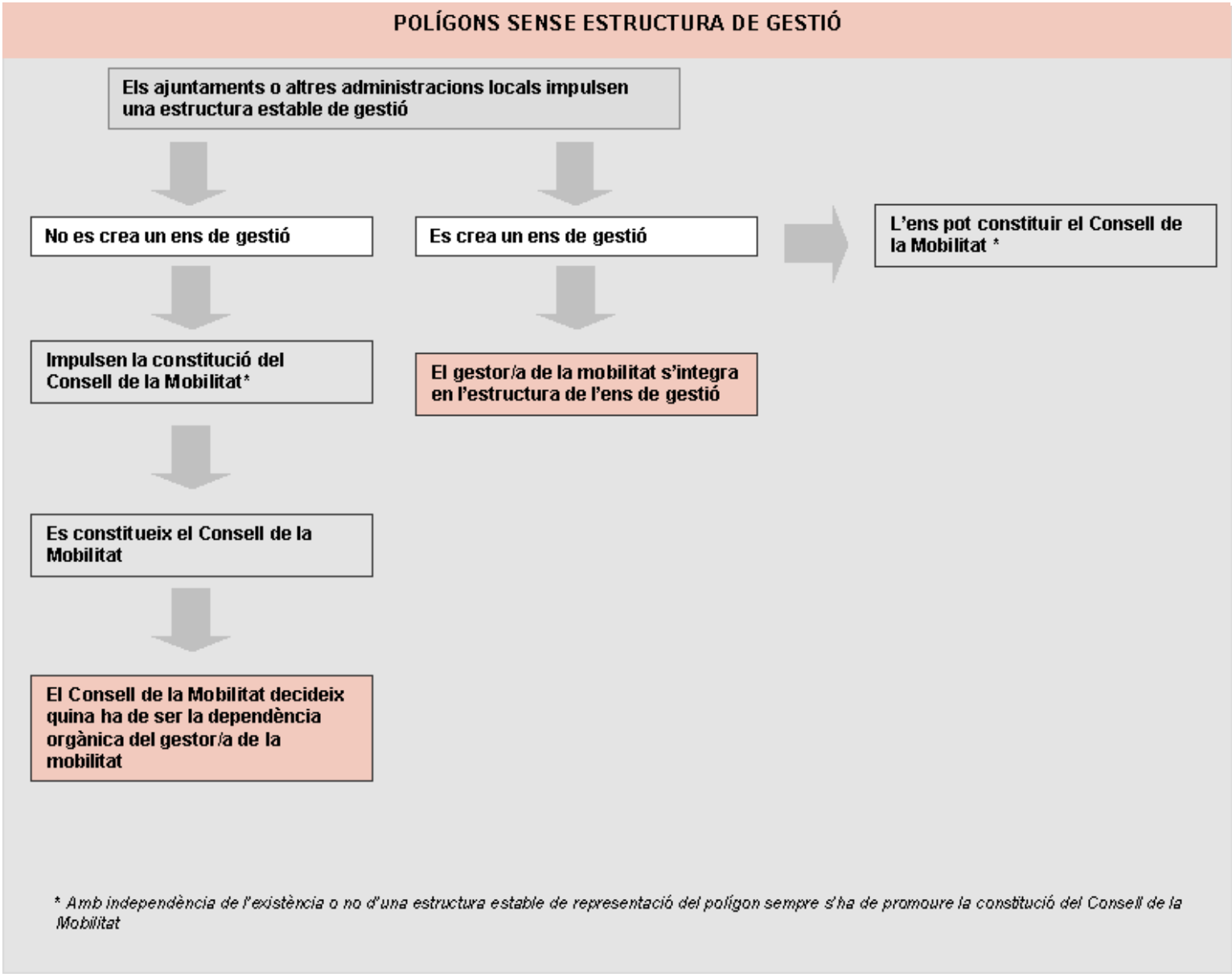
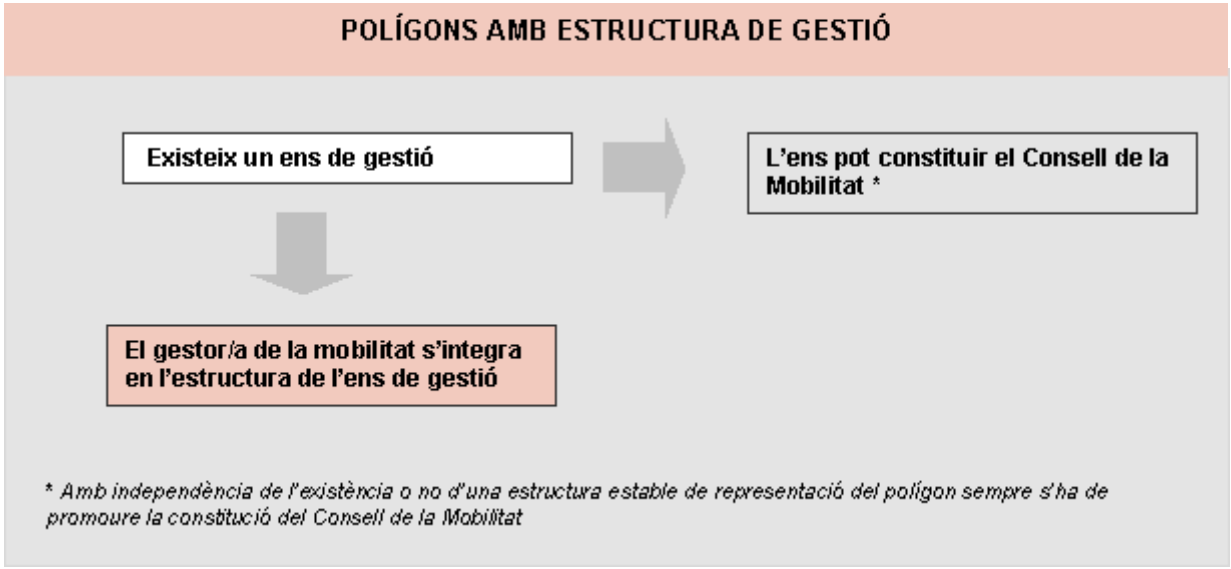


Figura: Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat. Polígons amb estructura de gestió



3.2.2. Funcions i tasques del gestor/a de la mobilitat

Les funcions del gestor de la mobilitat són les següents:

a) Representar el polígon en aquells àmbits de decisió d'aspectes relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat i que l'afecten directament o indirectament.
b) Conèixer de forma actualitzada i completa la mobilitat generada pel polígon o per l'empresa, si és el cas.
c) Conèixer de forma actualitzada l'oferta de transport disponible, tant pel que fa a les infraestructures com pel que fa als serveis.
d) Identificar les dificultats d'accés que afecten el polígon.
e) Fer propostes d'actuació per tal de solucionar o minimitzar els problemes detectats.
f) Recerca de finançament necessari per a dur a terme les mesures.
g) Fomentar la participació i la concertació entre els agents implicats.
h) Garantir l'avaluació del grau d'assoliment dels objectius establerts.
i) Interactuar constantment amb les administracions competents, empreses, treballadors i operadors de transport públic.

Tot seguit es descriuen amb més detall aquestes funcions i les tasques que suposen:

a) Representar el polígon en aquells àmbits de decisió d'aspectes relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat i que l'afecten directament o indirectament

Cal distingir entre l'esfera més política i la més tècnica:

- En el primer cas la visió ha de ser més macro, participant o promovent el desenvolupament del polígon en el context territorial, econòmic i social més ampli i establint les estratègies polítiques més adequades amb els dirigents del polígon per tal d'assolir els objectius del polígon d'una forma integrada.
- En el segon cas es tracta d'una funció més tècnica, directament relacionada amb l'anterior, de seguiment de plans, d'actuacions concretes i de necessitats més específiques.

Aquesta funció d'interrelació s'ha de dur a terme especialment amb els coordinadors dels plans de mobilitat urbana o amb els responsables de mobilitat d'empresa, dues figures amb les quals el gestor/a de la mobilitat del polígon ha d'estar estretament vinculat.

Tasques:

- Des de la perspectiva més estratègica, aquesta funció implica el contacte constant amb els dirigents de les empreses o amb l'ens gestor del polígon, si és el cas, per tal de dissenyar l'estratègia global de desenvolupament. De forma paral·lela, instar la trobada entre aquests i les administracions per arribar als pactes necessaris per assolir els objectius establerts.
- Des de la perspectiva més tècnica, implica la participació als diferents espais establerts per les administracions i els operadors amb aquesta finalitat (consells de mobilitat, consells d'usuaris, etc.), a través dels quals ha de poder defensar els interessos i necessitats del polígon (elaborant els informes necessaris, fent aportacions i esmenes a les propostes rebudes, interactuant amb els altres participants, etc.).

b) Conèixer de forma actualitzada i completa la mobilitat generada pel polígon o per l'empresa, si és el cas

Tasques:

- Dissenyar i desenvolupar una línia d'estudi de la demanda de mobilitat consistent en l'elaboració d'enquestes, la realització d'entrevistes en profunditat, la creació de grups de discussió, etc.

És important diferenciar entre la gestió de la mobilitat amb més recursos, que pot encarregar aquestes tasques a empreses especialitzades, i la que disposa de menys recursos, que ha d'elaborar la informació de forma interna. En el primer cas, el gestor/a de la mobilitat adopta una funció de director dels estudis, que ha de revisar i fer esmenes als documents preparats per altres. En el segon cas, és el gestor/a de la mobilitat qui ha de dissenyar els qüestionaris, distribuir-los, rebre'ls i explotar-los, per, finalment, fer els informes necessaris.

Per a donar suport al gestor/a de la mobilitat, poden ser també els representants sindicals (en cas que n'hi hagi) les persones encarregades de distribuir les enquestes entre els treballadors. El fet que sigui una persona vinculada als treballadors qui dugui a terme aquesta tasca pot afavorir la participació i la implicació dels treballadors en el procés.

c) Conèixer de forma actualitzada l'oferta de transport disponible, tant pel que fa a les infraestructures com pel que fa als serveis

Tasques:

- Elaborar un inventari exhaustiu de l'oferta disponible, amb les bases de dades i la cartografia necessària.
- Dissenyar i establir els mecanismes necessaris d'interrelació amb els operadors i les administracions per tal de conèixer de forma immediata qualsevol alteració en els serveis o infraestructures properes a l'àmbit.
- Conèixer l'estat dels diferents espais i serveis del polígon. De nou, en cas de disposar de recursos, el gestor/a farà de director d'estudis elaborats per altres, i en cas de no disposar de recursos, serà ell mateix qui hagi d'inspeccionar el terreny.

d) Identificar les dificultats d'accés que afecten el polígon

Un cop analitzades la demanda de mobilitat generada i l'oferta de transport disponible, és fonamental disposar d'una diagnosi actualitzada del sistema.

Tasques:

- Completar la identificació dels problemes amb qüestionaris, entrevistes i altres metodologies qualitatives anteriorment esmentades, a través de les quals es podrà arribar a un coneixement més profund de les seves dimensions, les seves components, les causes i les conseqüències.
- Elaborar un catàleg de disfuncions fàcilment identificables i actualitzar-lo en la mesura que els dèficits d'accessibilitat puguin anar evolucionant.
- Com en els apartats anteriors, el gestor/a de la mobilitat farà de director d'estudis en cas que la feina sigui realitzada per una empresa especialitzada o, en cas contrari, haurà d'analitzar els documents i elaborar la diagnosi de forma interna.

e) Fer propostes d'actuació per tal de solucionar o minimitzar els problemes detectats

Tasques:

- Traslladar a les administracions aquelles propostes d'actuació en les quals tenen competència (subvenció del transport, millora dels accessos, gestió interna del trànsit, millora dels itineraris per a vianants i ciclistes, etc.). L'existència d'un consell de mobilitat en què siguin representades totes les administracions i agents implicats afavoreix el grau de concertació, la negociació i els pactes pertinents que garanteixin el desenvolupament de les propostes.
- El gestor/a, en aquesta situació, ha de formar part d'una comissió tècnica del consell de mobilitat per a realitzar el seguiment del PME (en els casos en què se n'estigui redactant un) i vetllar pels interessos del polígon. Aquesta tasca es pot concretar en la recerca i l'elaboració de la informació necessària per a l'elaboració de l'anàlisi de la demanda, l'oferta i la diagnosi, a més del seguiment dels diferents informes elaborats per a garantir que es reflecteixi la realitat del polígon d'una manera fidel.

f) Recerca de finançament necessari per a dur a terme les mesures

La gestió de la mobilitat, en els termes que s'ha descrit anteriorment, requereix unes determinades inversions, sigui per a l'elaboració d'enquestes, estudis, etc., o per a dur a terme les mesures que es considerin oportunes. És també funció del gestor/a de la mobilitat la recerca de recursos o el foment de la trobada i l'entesa entre els agents del polígon i les administracions.

Tasques:

- Promoure la realització dels projectes específics amb els pressupostos detallats de manera conjunta amb l'ens gestor/a i presentar-ho a aquells agents que hi tenen interessos (els empresaris, els operadors i les administracions). En aquest cas, s'ha de distingir entre actuacions de gran envergadura (infraestructures, serveis, etc.), que seran pactades directament entre el polígon i les administracions, i les de menor entitat (enquestes, guies, webs, etc.), que seran gestionades directament pel gestor/a.

g) Fomentar la participació i la concertació entre els agents implicats

La participació ha de ser present en totes les etapes de la gestió de la mobilitat: anàlisi, diagnosi i propostes.

- Si la mateixa tasca de gestió de la mobilitat és el resultat de l'impuls d'un mecanisme participatiu (consell de mobilitat) que té com a objectiu la redacció d'un pla de mobilitat, el gestor/a de la mobilitat l'ha de dinamitzar. Això vol dir dissenyar un pla de treball que tingui com a referència les diferents etapes del pla, elaborar els informes necessaris per a la reflexió i la informació dels participants, convocar les reunions necessàries, aixecar actes i gestionar la informació que es desprengui de les reunions.
- La figura del gestor/a de la mobilitat ha d'anar associada al consell de mobilitat o a l'ens gestor del polígon d'activitat econòmica.

h) Garantir l'avaluació del grau d'assoliment dels objectius establerts

Aquesta tasca és prevista normalment en el pla de mobilitat específic (PME) d'un polígon o àrea d'activitat econòmica. Es tracta d'una bateria d'indicadors que permet valorar l'eficàcia de les mesures introduïdes per a la millora dels aspectes anteriorment descrits.

Novament, si la figura del gestor/a no està vinculada a un pla de mobilitat, haurà d'establir una relació d'indicadors i dissenyar els mecanismes que permetran obtenir les dades necessàries per actualitzar-la. En aquest sentit, cal fer les tasques de treball de camp i actualització de les enquestes, mantenir entrevistes en profunditat, etc.

i) Interactuar constantment amb les administracions competents, empreses, treballadors i operadors de transport públic

En relació amb les tasques anteriors, i especialment amb la de representació, el gestor/a de la mobilitat ha de mantenir una interacció constant amb les administracions competents, les empreses, els treballadors i els operadors de transport públic.

- **Representant del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya** (sigui de la Secretaria per a la Mobilitat o del Servei Territorial de Transports). Són els responsables de la posada en funcionament i del finançament de les infraestructures i dels serveis, a més de ser l'administració que ha impulsat la Llei de la mobilitat i els seus instruments de planificació, gestió i seguiment. El gestor/a de la mobilitat ha d'estar en contacte permanent amb ells per tal de traslladar les necessitats del polígon, rebre la informació necessària i pactar les vies de solució més adequades. Aquest contacte permanent s'ha de fer amb reunions bilaterals i a través de l'òrgan de participació creat amb aquesta finalitat.

- **Representant de l'autoritat territorial de la mobilitat**. El gestor/a de mobilitat ha de treballar de forma conjunta per dur a terme el pla de mobilitat específic. Aquest contacte permanent s'ha de fer amb reunions bilaterals i a través de l'òrgan de participació creat amb aquesta finalitat.

- **Representant de l'ajuntament/s**. Com s'ha comentat, el pla de mobilitat específic del polígon, o les actuacions orientades a millorar l'accessibilitat, s'han d'emmarcar en la política de mobilitat de l'ajuntament a través de l'encaix en el PMU. Per tant, la relació amb aquest agent és imprescindible i cal aconseguir la seva implicació activa en l'òrgan de participació creat, a més de mantenir-hi les reunions periòdiques per establir estratègies.

- **Representants de les empreses.** D'una banda, el gestor/a de la mobilitat ha d'estar en contacte amb el **responsable de mobilitat de l'empresa o empreses** que han d'elaborar els plans de desplaçaments d'empresa amb l'objectiu d'assolir les sinergies necessàries. D'altra banda, si hi ha una **associació d'empresaris** també és necessari que el gestor/a interactuï amb el seu representant. En ambdós casos és imprescindible incorporar-los

al consell de la mobilitat. El gestor/a de la mobilitat també ha de mantenir contactes puntuals amb els empresaris per qüestions que puguin sorgir en el dia a dia.

- **Representants dels treballadors.** El gestor/a de mobilitat ha de mantenir contactes amb els **delegats de personal** de les empreses instal·lades al polígon d'activitat econòmica. A més dels delegats de personal, cal estar en contacte amb els **sindicats majoritaris**.

- **Representants de les empreses operadores de transport ferroviari i per carretera**. El gestor/a de la mobilitat ha d'estar en contacte permanent amb aquests agents per a actualitzar la informació sobre l'oferta i les incidències, i per traslladar-los la informació sobre la mobilitat a la zona en qüestió. També se n'ha de buscar la col·laboració en el desenvolupament d'actuacions com enquestes, guies, etc.

3.2.3. Les tasques del gestor/a de la mobilitat segons tipologies de polígons d'activitat econòmica

De la mateixa manera que se'n va fer esment en l'apartat 2.2.3, "Les tasques de la gestió de la mobilitat segons tipologies de polígons d'activitat econòmica", les tasques de gestió de la mobilitat que ha de desenvolupar el gestor/a de la mobilitat són de caràcter genèric i aplicables a totes les tipologies de polígons industrials o zones d'activitat que puguem trobar al territori. És a dir, el gestor/a de la mobilitat del polígon en qüestió necessitarà fer les tasques de representació, de coneixement de la demanda i l'oferta, de diagnosi i d'elaboració de propostes. I, de la mateixa manera, haurà de fomentar la participació del agents implicats en totes les fases del procés.

La diferència serà la manera d'enfocar els temes. A continuació es recorden alguns exemples d'aquestes diferències segons diversos criteris de classificació:

La mida

Si es tracta d'un polígon gran amb una mobilitat generada prou important, les administracions impulsaran l'elaboració del pla de mobilitat específic. En aquest cas, el gestor/a de la mobilitat haurà de formar part de la comissió de seguiment del PME i fer de director d'estudis i dinamitzar el consell de la mobilitat com a òrgan de participació de referència.

Si es tracta d'un polígon petit, amb menys mobilitat generada, la dimensió de les tasques sempre serà menor. Normalment no es vincularà la gestió de la mobilitat amb l'elaboració d'un PME i haurà de ser el gestor/a qui potenciï les tasques abans esmentades.

D'altra banda, la mida del polígon (la quantitat d'empreses ubicades i la quantitat de desplaçaments generats) determina de forma proporcional la dimensió de les tasques lligades a la gestió de la mobilitat. Si això ho lliguem amb la més fàcil disponibilitat de recursos per afrontar aquestes tasques, resulta que la gestió de la mobilitat en polígons grans es podrà fer amb la participació d'empreses consultores especialitzades, amb la qual cosa la tasca del gestor/a de la mobilitat no serà tan tècnica i sí més de coordinació i dinamització.

La localització

Normalment, el model de mobilitat generat per un polígon industrial depèn directament d'allà on estigui ubicat. Una ubicació més urbana es traduirà en un ús més elevat dels mitjans no motoritzats i col·lectius. Per tant, els objectius a perseguir i els problemes a afrontar pel gestor de la mobilitat seran diferents dels d'un polígon més allunyat amb més ús del vehicle privat. Tot i això, les tasques necessàries seran les mateixes en qualsevol polígon.

Activitat

La tipologia d'activitat també influeix directament el model de mobilitat generat. La quantitat de viatges generats, les hores, els mitjans, els motius (treball, visites, oci), etc., són aspectes que depenen del tipus d'activitat i que variaran els resultats de les anàlisis i les diagnosis, així com de les propostes que s'hagin de buscar.

3.3. EL PERFIL DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT

En l'avaluació de la competència laboral d'un treballador, a més d'uns determinats coneixements també cal tenir en compte unes habilitats i aptituds complementàries, de manera que el treballador sigui considerat des d'una perspectiva més àmplia.

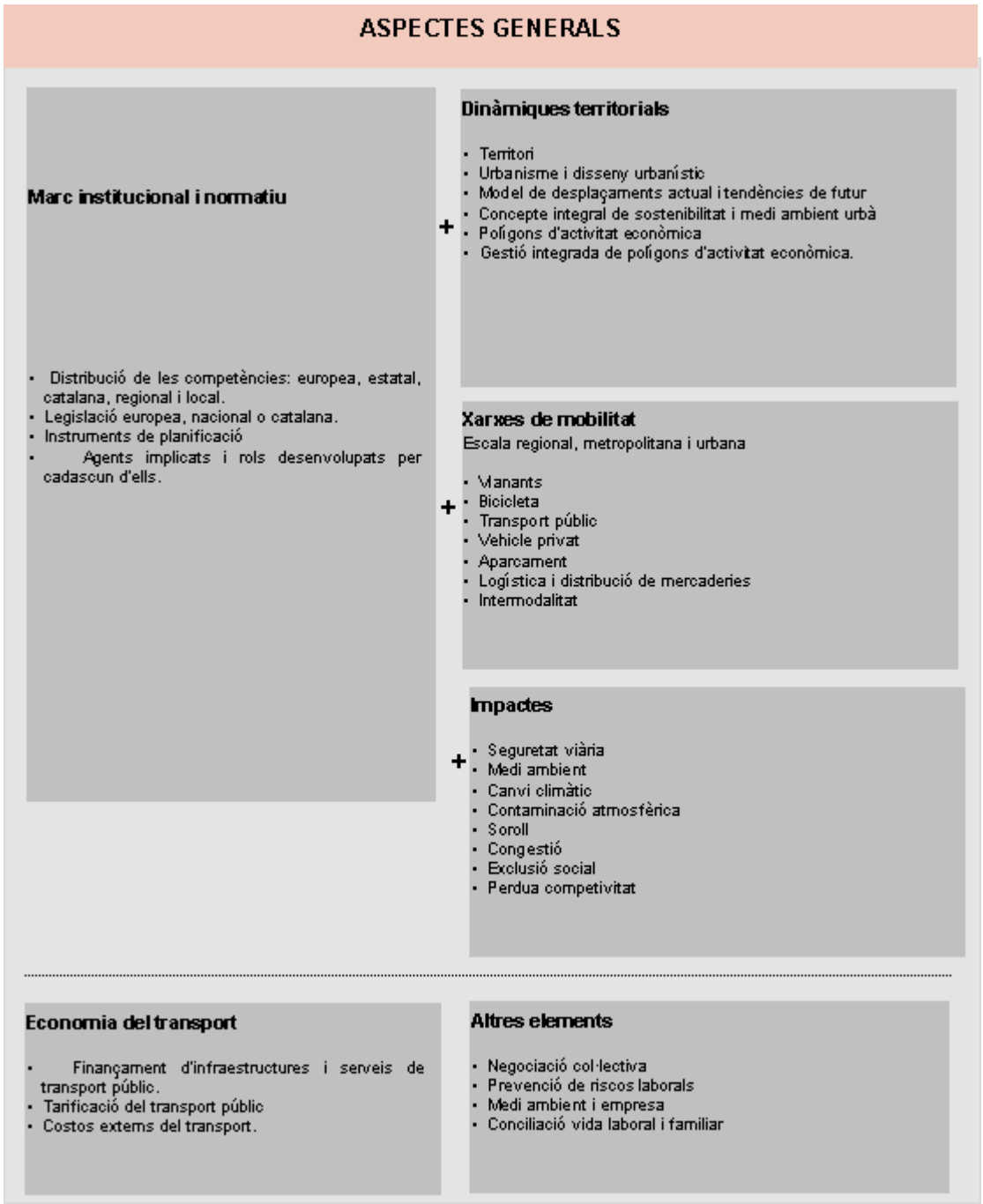
En conseqüència, el gestor/a de la mobilitat, pel seu perfil de coordinador i dinamitzador, forçosament, **a més de disposar d'uns coneixements en matèria de mobilitat, haurà de disposar també de la capacitat d'aplicar exitosament els seus coneixements i procediments en el dia a dia i, sobretot, tenir un tarannà que li permeti dialogar i trobar posicions de consens**.

3.3.1. Coneixements i experiència convenient

Tenint en compte que la seva funció principal és la de coordinar les polítiques de mobilitat en la seva dimensió més àmplia i transversal i saber trobar solucions de consens entre els agents implicats per tal que aquestes s'adeqüin al nou paradigma de la mobilitat sostenible, cal dir que **el gestor/a de la mobilitat no ha de tenir un perfil estrictament tècnic des de la vessant científico-tècnica del terme. Tanmateix, el gestor/a de la mobilitat sí que ha de ser un tècnic que, per la naturalesa del seu lloc de treball, dedicat principalment a gestionar aspectes de mobilitat i transport, ha de disposar d'uns coneixements amplis sobre mobilitat i alhora ha de ser un tècnic capacitat per endegar un procés en què l'èxit recau en gran mesura en l'acompliment dels objectius globals i específics de la gestió de la mobilitat al polígon.**

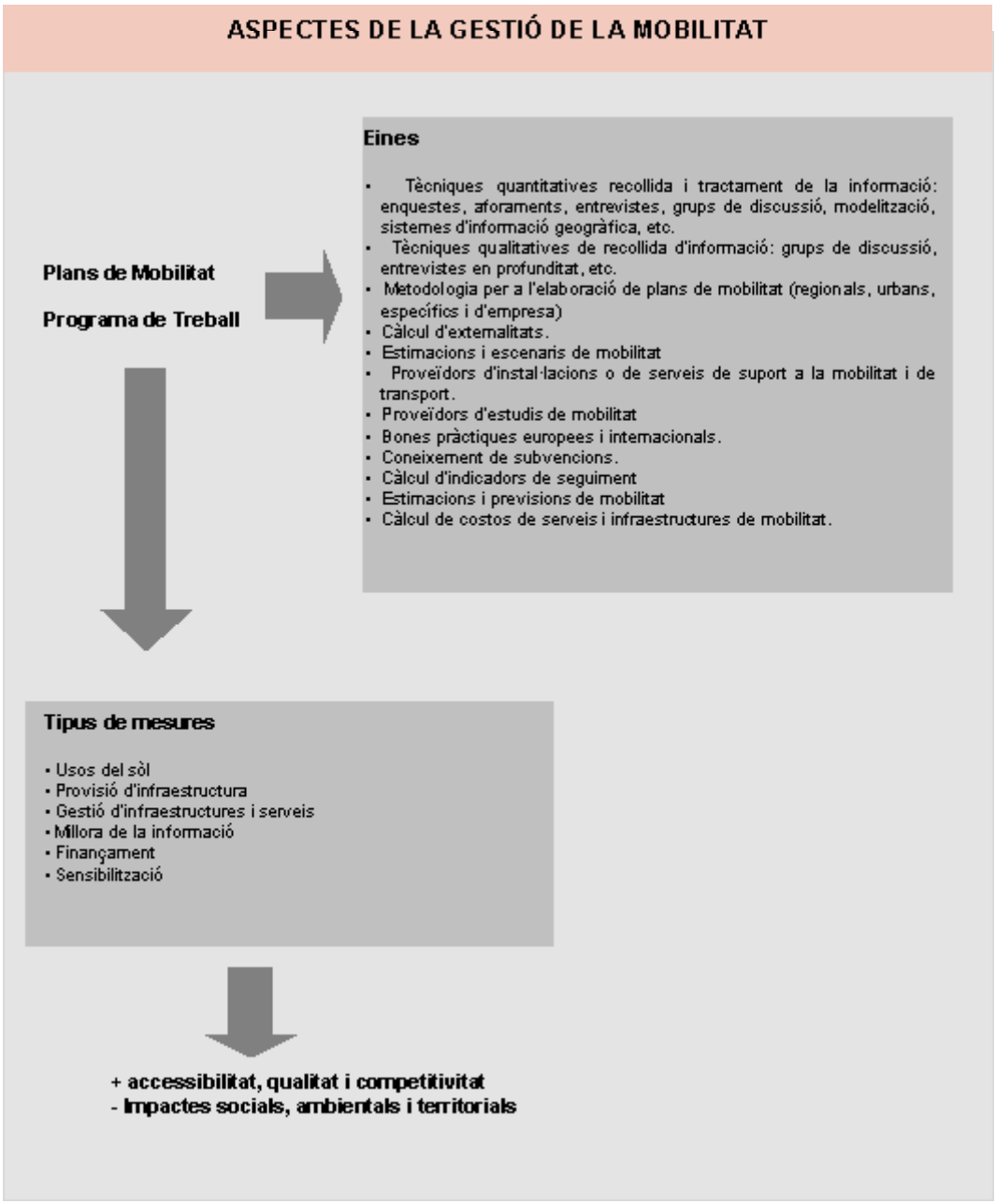
Aquests coneixements han volgut reflectir-se en les figures següents. S'hi observa, a priori, una gran multiplicitat de factors que intervenen en el fenomen de la mobilitat. **Val a dir que el gestor/a de la mobilitat no ha de ser necessàriament coneixedor de tots aquests aspectes d'una forma exhaustiva o concreta, sinó que forçosament haurà d'entendre la interrelació que es dóna entre tots ells i tenir una visió àmplia i transversal de la mobilitat.**

Figura. Coneixements bàsics del gestor/a de mobilitat. Aspectes generals



Font: Elaboració pròpia.

Figura Coneixements bàsics del gestor/a de mobilitat. Aspectes de la gestió de la mobilitat



Font: Elaboració pròpia

Com a punt de partida, pel fet que en l'actualitat el model de mobilitat dominant és conseqüència **d'un model territorial i urbanístic** determinat, caldrà que el gestor conegui diferents elements sobre aquesta qüestió. També haurà de conèixer que la gestió de la mobilitat s'integra dins d'una estratègia de sostenibilitat global, en la qual cal treballar des de diverses perspectives com la gestió sostenible de l'aigua, de l'energia, de l'edificació, dels residus, etc. Alhora, i com a concreció dels

problemes en l'àmbit del treball, caldrà que el gestor/a sigui coneixedor/a de les disfuncions vinculades als polígons d'activitat econòmica, les seves formes, els processos de formació, els mecanismes de gestió, etc.

Ja més directament en relació amb la **mobilitat i els transports**, haurà de conèixer els tipus de xarxes de mobilitat, les disfuncions i solucions més freqüents i també els principals impactes del model de mobilitat dominant, com són l'accidentalitat, el canvi climàtic, la pèrdua de la qualitat de l'aire, l'exclusió social, la pèrdua de la competitivitat, el soroll, la congestió, etc. En aquest sentit, caldrà centrar els impactes en l'àmbit de la mobilitat laboral.

De forma paral·lela als aspectes comentats, és important que conegui el paper que hi tenen les administracions i, en general, el **marc normatiu i institucional**, tant pel que fa als transports o la mobilitat com també a aspectes vinculats als impactes de la mobilitat.

Es tracta de conèixer l'entramat institucional, els agents socials implicats i la normativa general sobre el transport, l'ordenació territorial, l'urbanisme, la mobilitat, el medi ambient, la seguretat viària, etc.

D'altra banda, també ha de conèixer diferents aspectes de **l'economia aplicada a la mobilitat**: els principals mecanismes de finançament d'infraestructures i serveis de transport públic, els preus i la tarificació del transport públic, els costos econòmics socials i ambientals vinculats al model de mobilitat, etc.

Per la relació estreta que ha de tenir amb l'empresa i amb els treballadors, també és necessari tenir nocions sobre aspectes relacionats amb la salut i el treball, la negociació col·lectiva, la qualitat ambiental en l'empresa, la conciliació de la vida laboral i familiar dels treballadors, etc.

Ja més en relació amb la gestió de la mobilitat per a l'impuls d'un programa de treball o un pla de mobilitat, el gestor/a ha de disposar de diferents eines. Es tracta de conèixer les **tècniques bàsiques** útils per a poder fer una diagnosi de mobilitat: principals tècniques de recollida i tractament de la informació, càlcul d'indicadors i d'externalitats, etc. Tot i que no se li demana explícitament conèixer la tècnica, el gestor/a sí que ha de ser coneixedor de quines eines s'utilitzen, així com saber trobar els professionals/proveïdors especialitzats en cadascuna de les eines més comunes.

També haurà de conèixer la **metodologia d'elaboració de plans de mobilitat** i els indicadors més utilitzats, així com les principals bones pràctiques que es duen a

terme en diferents parts del món en matèria de gestió de la mobilitat. En darrera instància, el gestor/a haurà de ser conscient que les mesures a implantar han de:

- formar part d'una estratègia de treball més àmplia i d'acord amb la planificació regional i urbana de la mobilitat;
- ser el resultat d'un procés ampli de concertació entre els agents implicats;
- haver considerat la vinculació entre l'urbanisme i la mobilitat;
- haver inclòs els aspectes ambientals;
- haver estat programades tot preveient els responsables, el cost i finançament previst i l'horitzó temporal;
- haver estat avaluades conjuntament per tal de conèixer els beneficis previstos en la millora de la mobilitat (a través dels indicadors d'avaluació de la mobilitat);
- haver considerat la integració social de col·lectius específics: els discapacitats, les dones, els immigrants, els joves, etc.

A més del que s'ha comentat, el gestor/a de la mobilitat ha de disposar també **d'altres coneixements complementaris**:

- Coneixement del territori i de l'àmbit concret en el qual ha de millorar la mobilitat.
- Coneixement de les novetats en planificació i avaluació de la mobilitat que afecten el seu àmbit.
- Coneixement de les novetats en documents estratègics i normatives de planificació de la UE i de l'Estat espanyol, així com d'allò que es fa en altres països europeus.
- Coneixements bàsics de màrqueting i comunicació.

En darrer terme, per a poder desenvolupar determinades feines, un professional requereix també una **experiència laboral**. L'experiència laboral en el camp de la mobilitat serà, per tant, un factor de notable rellevància per a un gestor/a de la mobilitat.

Haver treballat, per exemple, com a tècnic/a de mobilitat en l'Administració local (i especialment des d'un ajuntament), en sindicats o patronals, permet tenir una perspectiva àmplia i transversal de la mobilitat, i tenir en compte els aspectes polítics i tècnics. Concretament possibilita entendre les principals disfuncions relacionades amb l'espai públic i el transport, i també conèixer els conflictes més habituals que se solen donar entre els diferents usuaris de l'espai públic i com la participació i la concertació poden resoldre'ls.

Des de qualsevol altra administració en el camp de la mobilitat o el medi ambient també es pot adquirir experiència. Altres àmbits (com ara una consultoria d'estudis de transport i mobilitat, operadors de transport, etc.) també poden aportar perspectives diverses per a completar els coneixements i les habilitats esmentades anteriorment.

3.3.2. Competències, habilitats i aptituds

Una part de les competències del gestor/a de la mobilitat són de caràcter genèric, o competències transversals, que reforcen capacitats, habilitats i actituds. Aquestes solen ser competències que permeten millorar el treball diari tenint en compte que la gestió, per definició, és tot allò que vol fer acomplir un objectiu o objectius específics i per a un espai determinat.

El gestor/a de la mobilitat requereix unes habilitats i aptituds importants per a gestionar la mobilitat que poden contribuir a millorar la qualitat del seu treball.

- Capacitat per diferenciar entre esfera tàctica, operativa i estratègica.
- Capacitat d'anàlisi, de quantificació i de síntesi de la informació.
- Capacitat de gestió de la informació.
- Capacitat de comunicació oral i escrita.
- Capacitat d'aplicar els coneixements en la pràctica.
- Capacitat per generar idees noves i saber prioritzar necessitats.
- Habilitats bàsiques informàtiques (coneixement bàsic d'eines cartogràfiques).
- Capacitat de treballar en un equip multidisciplinari.
- Capacitat de dialogar i de negociar amb la suficient intel·ligència emocional per a facilitar i promoure el consens.
- Capacitat en la interlocució i la intermediació.
- Capacitat de desenvolupar un rol de formador/educador per a sensibilitzar treballadors, empresaris o altres agents del polígon en matèria de mobilitat sostenible.
- Motivació per la qualitat.

En darrer lloc, atès que amb el desplegament de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, es va constituir el **Consell Català de la Mobilitat** com a òrgan consultiu, assessor i de concertació i participació de les administracions i altres entitats vinculades amb la mobilitat, es considera recomanable que aquest ens col·labori i ofereixi assessorament en el desenvolupament de les competències del gestor/a de la mobilitat.

3.4. LA FORMACIÓ DEL GESTOR/A DE LA MOBILITAT

3.4.1. Anàlisi de l'oferta formativa existent

Una vegada s'ha definit el lloc de treball del gestor/a de la mobilitat i, d'acord amb això, s'ha definit el seu perfil competencial, també **és important analitzar quina oferta formativa existeix en l'actualitat capaç de cobrir les necessitats de coneixement del gestor/a de la mobilitat.**

El recull incorpora l'oferta reglada i no reglada que té més relació amb els àmbits de coneixement del gestor/a de la mobilitat.

La formació reglada comprèn l'ensenyament de règim general, el qual està integrat per: l'educació infantil, l'educació primària, l'educació secundària obligatòria, el batxillerat, la formació professional de grau mitjà, la formació professional de grau superior i l'educació universitària.

La formació no reglada és aquella formació no reconeguda oficialment (i, per tant, sense una titulació homologada), però que té validesa professional en molts àmbits. De forma general, es caracteritza per la flexibilitat de continguts, de modalitats i horaris i de durada.

a) L'oferta formativa reglada

- Educació secundària: formació professional de grau superior

La formació professional inclou un conjunt d'ensenyaments que capaciten per a l'exercici qualificat de diverses professions i proporcionen a l'alumne/a la formació necessària per a adquirir la competència professional característica de cada títol, a més de comprendre l'organització i les característiques del sector corresponent.

La durada dels cicles formatius, que oscil·la entre 1.300 i 2.000 hores, engloba les hores lectives destinades a la formació en un centre educatiu i les hores destinades a la formació pràctica en centres de treball.

Dins els cicles formatius de grau superior poden destacar-se els següents estudis:

CICLES FORMATIUS DE GRAU SUPERIOR			
NOM	**FAMÍLIA PROFESSIONAL**	**DESCRIPCIÓ GENERAL**	**TÍTOL**
Desenvolupament de projectes urbanístics i operacions topogràfiques	Edificació i obra civil	Dóna els coneixements necessaris per intervenir en aixecaments de construccions i terrenys, en projectes d'infraestructura viària i d'ordenació del territori, per fer-ne o coordinar-ne el desenvolupament, i per auxiliar-ne l'execució mitjançant la materialització de replantejaments.	Tècnic superior
Desenvolupament i Aplicació de projectes de construcció	Edificació i obra civil	Proporcionen els coneixements necessaris per col·laborar en els projectes d'edificació i obra civil, realitzar-ne o coordinar-ne el desenvolupament i participar en el procés d'execució fent el seguiment de la planificació.	Tècnic superior
Gestió del Transport	Comerç i màrqueting	Capacita per gestionar i comercialitzar el servei de transport de mercaderies i viatgers, i organitzar i planificar l'explotació de les operacions terrestres en l'àmbit nacional i internacional en el marc dels objectius i processos establerts.	Tècnic superior
Salut Ambiental	Sanitat	Capacita per dur a terme les operacions d'inspecció destinades a identificar, controlar, vigilar, avaluar i, si escau, corregir els factors de risc ambiental per a la salut, i desenvolupar programes d'educació i promoció de la salut de les persones en la seva interacció amb el medi ambient.	Tècnic superior

- Estudis universitaris anteriors a l'espai europeu d'educació superior (EEES)

Actualment, a Catalunya els estudis universitaris s'estructuren en cicles, segons la seva durada, i s'ordenen per àmbits d'estudi.

- **Estudis de 1r cicle**: són estudis per a l'obtenció dels títols de diplomat/ada, mestre/a, arquitecte/a tècnic/a i enginyer/a tècnic/a. La seva càrrega lectiva global està repartida en 3 anys acadèmics, amb un mínim de 180 crèdits. Els estudis de primer cicle permeten l'accés a estudis de 2n cicle.

- **Estudis de 1r i 2n cicle**: la superació d'aquests estudis dóna dret a l'obtenció dels títols de llicenciat/ada, arquitecte/a i enginyer/a. La seva càrrega lectiva global, repartida en 4 o 5 anys acadèmics, té un mínim de 300 crèdits. La superació del primer cicle d'aquests estudis no comporta l'obtenció de cap titulació oficial, però pot ser vàlida per a la incorporació a uns altres estudis de 2n cicle. La superació d'uns estudis de 1r i 2n cicle dóna dret a l'accés als estudis de 3r cicle (doctorat).

- **Estudis de 2n cicle**: la superació d'aquests estudis dóna dret a l'obtenció dels títols de llicenciat/ada o bé d'enginyer/a. La seva càrrega lectiva global, amb una durada de 2 anys acadèmics, té un mínim de 120 crèdits (un crèdit equival a 10 hores lectives). L'accés es fa mitjançant un 1r cicle universitari, o bé per la possessió del títol de diplomat/ada, arquitecte/a tècnic/a, enginyer/a tècnic/a o mestre/a, sempre que aquests estudis s'ajustin a la normativa d'accés per a cadascun dels segons cicles. Cada universitat estableix uns mecanismes per regular l'accés a aquestes titulacions de 2n cicle. Permeten accedir als estudis de 3r cicle (doctorat).

- **Estudis de 3r cicle**: per accedir-hi cal estar en possessió del títol de llicenciat/ada, arquitecte/a o enginyer/a, i són els anomenats programes de doctorat. Tenen una càrrega mínima de 32 crèdits i són un requisit necessari per poder accedir al títol oficial de doctor/a, així com per defensar la tesi davant d'un tribunal.

ESTUDIS DE 1r i 2n CICLE			
NOM	**ÀMBIT**	**DESCRIPCIÓ GENERAL**	**TÍTOL**
Administració i direcció d'empreses (1r i 2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar una formació científica adequada en els aspectes bàsics i aplicats de l'economia de l'empresa, així com de l'organització i direcció empresarial.	Llicenciat/ada
Arquitectura (1r i 2n cicle)	Tècnic	Proporcionar els coneixements necessaris per a la formació per al camp de la construcció i de l'urbanisme: disseny, projecte i control de la construcció d'edificis, així com el planejament i la coordinació del desenvolupament de zones urbanes i d'altres espais.	Arquitecte
Ciències ambientals (1r i 2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar els coneixements necessaris per a l'estudi dels aspectes científics i socials del medi ambient, així com una orientació específica en els aspectes de gestió mediambiental, planificació territorial i ciències o tècniques ambientals.	Llicenciat/ada
Ciències del treball (2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar una formació adequada en gestió i funcionament de l'empresa, inclosos els seus aspectes comptables.	Llicenciat/ada
Ciències polítiques i de l'administració (1r i 2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar una formació científica adequada en els aspectes bàsics i aplicats del fenomen polític i de les organitzacions administratives.	Llicenciat/ada
Economia (1r i 2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar els coneixements necessaris per a l'anàlisi i investigació dels factors que intervenen en els processos econòmics, fent servir tècniques matemàtiques, estadístiques i sociològiques. Planificació de grans estratègies econòmiques.	Llicenciat/ada
Enginyeria de camins, canals i ports (1r i 2n cicle)	Tècnic	Proporcionar els coneixements necessaris per a la gestió, redacció de projectes i direcció d'obres de carreteres, autopistes, canals, ponts, ports, preses, estacions de servei, emissaris, col·lectors, estacions depuradores, aparcaments, naus industrials, estructures d'edificis, captacions i abastaments d'aigües, cobertures de lleres, infraestructures ferroviàries i urbanisme.	Enginyer/a
Enginyeria en organització industrial (2n cicle)	Tècnic	Proporcionar els coneixements necessaris per a la formació de professionals capacitats per realitzar la gestió i organització de l'economia de la indústria en general.	Enginyer/a
Enginyeria industrial (1r i 2n cicle)	Tècnic	Proporcionar els coneixements per projectar, executar i dirigir tota classe d'instal·lacions i explotacions compreses en les diverses especialitats de química, mecànica, electricitat, metal·lúrgia i tècniques energètiques.	Enginyer/a
Enginyeria tècnica d'obres públiques, especialitat en transport i serveis urbans (1r cicle)	Tècnic	Proporcionar els coneixements en enginyeria municipal (trànsit i transports urbans), urbanisme, sistemes de transport, camins i ferrocarrils.	Enginyer/a tècnic/a
Estadística (1r cicle)	Ciències	Enregistrar, analitzar i interpretar dades numèriques fent servir com a instrument les matemàtiques i el càlcul de probabilitats.	Diplomat/da
Geografia (1r i 2n cicle)	Humanitats	Proporcionar una formació científica adequada en els aspectes bàsics i aplicats de la geografia i en l'anàlisi i l'ordenació del territori.	Llicenciat/da
Sociologia (1r i 2n cicle)	Ciències socials	Proporcionar els coneixements necessaris per a l'estudi dels grups socials, el seu comportament dins la mateixa societat, les raons que expliquen el comportament general de les persones, i els canvis socials i estructurals que es produeixen tenint en compte els diferents factors que els provoquen.	Llicenciat/ada

- Estudis universitaris posteriors a l'espai europeu d'educació superior (EEES)

Amb l'adaptació dels ensenyaments universitaris a l'espai europeu d'educació superior (EEES) es potenciarà la comparació de la formació superior que s'imparteix a les universitats catalanes i la que s'ofereix a altres països d'Europa i del món. En el curs 2010-2011 totes les titulacions universitàries hauran d'estar adaptades a aquesta nova estructura. Queden repartides en dos cicles:

- **Estudis de grau**: tindran una orientació marcadament professional per integrar la formació en competències genèriques i específiques pròpies de l'àrea de coneixement. La seva càrrega lectiva serà de 180 a 240 crèdits ECTS (sistema europeu de transferència de crèdits).

- **Estudis de postgrau:** per obtenir el títol de màster s'hauran de superar entre 60 i 120 crèdits. Per obtenir el títol de doctor/a s'han d'haver cursat un total de 300 crèdits ECTS entre el grau i el postgrau.

Des del curs 2008-2009, l'oferta d'estudis adaptats al sistema europeu s'ha ampliat amb la implantació dels primers graus, que substituiran, progressivament, els estudis vigents fins ara. Actualment, però, les universitats catalanes ja han començat a impartir els primers estudis de màster adaptats a l'estructura europea. La finalitat d'aquests estudis és l'especialització de l'estudiant en la seva formació acadèmica, professional i investigadora.

La següent taula incorpora els màsters oficials que poden tenir més relació amb l'àmbit de la gestió de la mobilitat:

PROGRAMES OFICIALS DE POSTGRAU (POP) Curs 2008-2009				
NOM	**ÀMBIT**	**DESCRIPCIÓ GENERAL**	**TÍTOL**	**UNIVERSITAT**
Arquitectura, energia i medi ambient	Branca d'enginyeria i arquitectura	Aporta un tractament científic i seriós d'uns temes que actualment s'estan considerant de manera superficial, atès que tant l'energia com el medi ambient són qüestions que han adquirit una importància estratègica en l'entorn social en els darrers anys. Per tot això, es pretén desenvolupar la capacitat i l'habilitat investigadores en l'avaluació energètica de l'arquitectura i de les estructures urbanes, la valoració mediambiental de projectes arquitectònics i urbanístics, el coneixement i les aplicacions de les tècniques naturals i artificials de condicionament ambiental (climàtic, acústic i lumínic).	Postgraduat	UPC
Enginyeria ambiental	Branca d'enginyeria i arquitectura	Té per objectiu formar professionals capaços de desenvolupar la seva activitat amb compromís ètic, dins el camp del medi ambient i compatibilitzar el desenvolupament amb la gestió correcta dels aspectes mediambientals.	Postgraduat	UPC, URV i UB
Enginyeria civil	Branca d'enginyeria i arquitectura	Incorpora la formació en recerca impartida actualment en el programa de doctorat d'Enginyeria Civil, que gaudeix de menció de qualitat, i respon a les necessitats de formació bàsica en el camp d'aquesta disciplina, particularment des del vessant de l'activitat de recerca, però incorporant matèries de caràcter professional. L'anàlisi estructural, l'enginyeria de la construcció, l'enginyeria geotècnica, el transport, l'urbanisme i l'ordenació del territori, l'enginyeria hidràulica, ambiental i oceanogràfica i la mecànica computacional conformen les àrees d'un programa de formació multidisciplinari.	Postgraduat	UPC
Enginyeria en energia	Branca d'enginyeria i arquitectura	Dóna resposta als actuals problemes energètics des de diferents vessants: recursos, tecnologies de producció, transport i distribució d'energia, impacte ambiental, eficiència, estalvi i ús racional, entre d'altres. Assoliment dels coneixements i les habilitats necessaris per analitzar casos pràctics i gestionar projectes de generació, transformació, distribució o consum de diferents fonts energètiques.	Postgraduat	UPC, UB
Estudis Ambientals	Ciències	Assegurar una formació avançada i de caràcter integrat sobre els continguts fonamentals dels diversos àmbits temàtics de les Ciències Ambientals. Capacitar per a l'aplicació dels coneixements teòrics, metodològics i instrumentals a l'anàlisi integrada i a la interpretació de processos i problemes ambientals, i de la mateixa manera per a l'elaboració de diagnosis territorials en relació amb qüestions ambientals. Capacitar, també, per a la intervenció i actuació en qüestions ambientals de diversa índole, i en la seva gestió, tot reforçant el component aplicat i experimental. Dotar d'una formació apta per a la inserció en el món laboral en el camp ambiental, tant des del punt de vista tècnic com de l'anàlisi de diagnosis ambientals, o de la capacitat del treball interdisciplinari.	Postgraduat	UAB
Estudis Territorials i de la Població	Ciències socials i jurídiques	Oferir una formació específica i especialitzada sobre els continguts fonamentals dels diversos àmbits temàtics de la geografia, la demografia i l'ordenació del territori, amb un èmfasi especial en les metodologies d'investigació que incorporen aquestes disciplines, així com en les habilitats per intervenir en la planificació, la gestió i l'ordenació territorial i de la població, en la promoció econòmica i la gestió dels recursos de les diferents administracions públiques.	Postgraduat	UAB
Gestió de riscos tecnològics i laborals	Branca d'enginyeria i arquitectura	Formar professionals capaços de dissenyar i implantar de manera integrada models de gestió de prevenció de riscos tecnològics, laborals, de medi ambient, de qualitat i de responsabilitat social corporativa a empreses, a administracions publiques i a entitats socials.	Postgraduat	UAB
Gestió i valoració urbana	Branca d'enginyeria i arquitectura	Fomentar la recerca en el camp de la planificació i la gestió de la ciutat i del territori és l'objectiu primer d'aquest màster, que proporcionarà a qui el cursi mecanismes per desenvolupar la seva capacitat i habilitat investigadores entorn de la problemàtica territorial, urbana i immobiliària. I tot des d'una perspectiva transdisciplinària que aborda els aspectes tècnics, jurídics, econòmics i socials.	Postgraduat	UPC
Logística, transport i mobilitat	Branca d'enginyeria i arquitectura	Forma professionals i tècnics amb un alt grau d'excel·lència en l'anàlisi, gestió i optimització de sistemes logístics i de transport en l'àmbit de l'enginyeria civil i l'enginyeria industrial. Es tracta d'activitats bàsiques en l'articulació de la societat, la productivitat de l'economia d'un territori i la qualitat de vida de la població.	Postgraduat	UPC
Màster en Ciències Polítiques i Socials	Ciències socials i jurídiques	L'objectiu general és proporcionar als estudiants una formació de molt alta qualitat sobre ciències polítiques i socials avançades, amb una oferta formativa que integra un conjunt de línies atractives de recerca de la ciència política i la sociologia, superant les tradicionals barreres disciplinàries. Assolir un nivell avançat de coneixements en ciència política i sociodemografia, amb perfil específic en un dels quatre àmbits disciplinaris: comportament polític, teoria política, polítiques públiques i socials i sociodemografia. Adquirir un domini expert de les aplicacions tecnològiques i de les tècniques d'anàlisi més avançades en l'àmbit de la ciència política i de la sociodemografia. Desenvolupar competències genèriques que potenciïn l'activitat professional del titulat en relació amb: capacitat d'anàlisi, síntesi i comunicació; capacitat d'adaptació a noves situacions i creació de nou coneixement; habilitats de relació interpersonal, i responsabilitat ètica.	Postgraduat	UPF

NOM	ÀMBIT	DESCRIPCIÓ GENERAL	TÍTOL	UNIVERSITAT
Medi Ambient	Ciències	Adquirir coneixements fonamentals que serveixin de base per a l'anàlisi de les problemàtiques ambientals actuals, i especialment les del nostre entorn immediat. Iniciar-se en la pràctica professional en l'entorn del medi ambient, sigui en l'àmbit de la recerca o en l'àmbit de l'empresa privada o l'Administració pública.	Postgraduat	UdG
Organització Industrial	Ciències socials i jurídiques	Té com a objectiu principal proporcionar als estudiants la formació necessària per desenvolupar la seva futura activitat professional o investigadora com a especialistes en els àmbits de l'organització industrial relacionats amb l'anàlisi econòmica de l'estructura dels mercats i del comportament de les empreses. A més, incorpora un perfil d'especialització en economia pública dirigit a formar professionals que puguin desenvolupar la seva activitat en els diferents àmbits de les institucions públiques, on el coneixement dels aspectes i les relacions econòmiques és cada vegada més necessari. D'altra banda, el màster, en l'itinerari de recerca, ofereix la formació i els instruments necessaris per poder desenvolupar una activitat investigadora rigorosa i que pugui portar a l'elaboració d'una tesi doctoral.	Postgraduat	URV
Participació i polítiques locals	Ciències socials i jurídiques	Formació de professionals per a la coordinació i dinamització de processos de participació ciutadana en l'elaboració i implementació de polítiques locals.	Postgraduat	UAB
Planificació territorial i gestió ambiental	Ciències socials i jurídiques	Oferir una formació específica que permeti potenciar una sèrie de competències que permetin assolir capacitats per al treball professional i per a la recerca en l'àmbit de la planificació territorial i la gestió ambiental. Aquestes capacitats s'associen a l'anàlisi i interpretació de les estructures i dinàmiques socials i territorials, a l'habilitat de redacció o execució d'informes o instruments de planificació urbanística i territorial, a la intervenció de promoció del desenvolupament local i regional i, en general, a la gestió sostenible del territori.	Postgraduat	UB
Sostenibilitat	Branca d'enginyeria i arquitectura	Té com a objectiu proporcionar una formació avançada en l'àmbit del desenvolupament humà sostenible, que permeti entendre les interaccions complexes entre societat, tecnologia, economia i entorn natural, per tal de poder fer front als urgents reptes socials i ambientals que planteja la sostenibilitat: canvi climàtic, esgotament dels recursos naturals, desequilibris N-S, justícia ambiental, etc. Aquest màster formarà professionals emprenedors i agents del canvi cap a la sostenibilitat, que en funció de la seva especialització podran dissenyar i avaluar solucions globals i sostenibles en el present entorn incert i complex, treballant en diferents contextos, culturals i professionals, de forma interdisciplinària i amb rigor científic i tècnic.	Postgraduat	UPC
Urbanisme	Branca d'enginyeria i arquitectura	Aprofundir en el coneixement dels mètodes i els instruments d'intervenció més adequats per afrontar els reptes de l'urbanisme contemporani.	Postgraduat	UPC

b) L'oferta formativa no reglada

- Formació permanent o continuada en l'ensenyament superior

A causa que fins ara no hi havia oferta d'estudis reglats especialitzats, l'oferta de màsters, postgraus o cursos d'especialització no reglats és molt variada.

Tot seguit es fa una recull de l'oferta permanent en l'ensenyament superior que realitzen instituts i fundacions on participen la universitat o també altres organismes. S'hi inclouen un conjunt de fitxes amb la informació d'aquells màsters i postgraus més directament vinculats amb la gestió de la mobilitat. Tenint en compte aquesta especificitat s'ha considerat oportú incloure també la descripció de la formació d'altres universitats espanyoles.

PLANIFICACIÓ I DIRECCIÓ DE LA MOBILITAT (Màster)
GESTIÓ DE LA MOBILITAT (Postgrau)

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat :** Fundació UPC, IDEC (UPF) amb el patrocini de Fundació RACC i Fundació Abertis **Direcció:** Manel Villalante Llauradó, enginyer industrial **Durada:** 230 h Postgrau; 473 h Màster **Preu:** 3.700 € Postgrau; 6.300 € Màster **Edicions realitzades:** 10 edicions Postgrau i 1 edició Màster
OBJECTIUS	• Analitzar, des d'una visió global i pluridisciplinària, els diferents aspectes sectorials de la mobilitat. • Planificar el territori i les infraestructures d'acord amb criteris d'eficiència en la mobilitat de les persones i les mercaderies. • Planificar, dissenyar i gestionar la mobilitat des de la perspectiva de causa i efecte, aplicant criteris de sostenibilitat. • Adaptar i implantar les noves tecnologies per a optimitzar els recursos i la gestió de les infraestructures. • Analitzar la influència dels comportaments i hàbits socials en la mobilitat.
CONTINGUT	Màster: 1- Anàlisi de la Mobilitat i les Seves Interaccions* 2- Planificació Territorial i Disseny d'Infraestructures* 3- Economia del Transport i Finançament d'Infraestructures 4- Marc Jurídic i Organitzatiu de la Mobilitat* 5- Tècniques de Gestió Viària: Ordenació i Disseny* 6- Control i Tècniques de Gestió Viària: Regulació i Control de Trànsit 7- Transport Públic* 8- Intermodalitat i Grans Infraestructures* 9- Logística i Transport de Mercaderies 10- Seguretat Viària* 11- Gestió Ambiental i Mobilitat* 12- Governança, Informació i Mobilitat* 13- Casos pràctics 1* 14- Casos pràctics 2 15- Monografia (*) Es refereix al contingut del curs de Postgrau.
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	El programa s'adreça a tots els professionals que treballen en algun dels sectors relacionats amb la mobilitat i que desitgen ampliar els seus coneixements des d'una visió pluridisciplinària i global. Aquests sectors són els professionals de l'Administració pública, els professionals de les empreses de consultoria (transport, aparcament, automoció, energia o medi ambient) i professionals de les organitzacions de la societat civil. Atès que per accedir al curs és necessària titulació superior o diploma universitari, la majoria d'alumnes són enginyers de camins, canals i ports, enginyers industrials, enginyers tècnics d'obres públiques, economistes, geògrafs, ambientòlegs i sociòlegs.

SEGURIDAD Y MOVILIDAD URBANA (Màster)

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat:** Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Universidad Rey Juan Carlos i Ajuntament de Madrid. **Direcció:** José Ángel Rivero Menéndez, profesor titular de Universidad del Departamento de Economía de la Empresa de la URJC i D. Carlos Delgado Alonso-Martirena, director de l'Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Obras Públicas de la UPM. **Durada:** 500 h **Preu:** 4.000 € **Edicions realitzades:** 3
OBJECTIUS	• Proporcionar a estudiants i professionals que treballin amb la mobilitat una formació de postgrau que els habiliti i capaciti per al desenvolupament de treballs professionals en l'àmbit de l'anàlisi, la gestió i la planificació de problemes associats a la mobilitat de les persones, mercaderies i el transport urbà d'acord amb les seves diferents interrelacions. • En aquest sentit, no es tracta tant de donar als alumnes una formació teòrica, complementària a la formació basada en l'experiència professional, com de donar accés a tècniques que permetin l'exercici i l'aplicació dels coneixements transmesos en els àmbits de la planificació i gestió de la mobilitat urbana.
CONTINGUT	• Marc General de la Mobilitat i Seguretat Viària • Fonaments per a la planificació de la mobilitat • Infraestructures de la Mobilitat, Urbanisme i Medi Ambient • Dret de la mobilitat i l'educació viària • Economia aplicada a la gestió de la mobilitat • Tecnologies de trànsit • Planejament i ordenació del trànsit • Estacionament • Logística i transport de mercaderies • Accessibilitat universal • Transport públic • Comptabilitat aplicada a la gestió de la mobilitat • Aspectes mediambientals de la mobilitat
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	El màster està pensat per a professionals que treballin en àmbits relacionats amb els aspectes de la mobilitat i el transport urbà i que estiguin interessats a ampliar els seus coneixements a través d'una visió més global, pluridisciplinària i tècnica. Com a conseqüència, els perfils dels estudiants són força variats i procedeixen d'estudis universitaris d'enginyeria tècnica o superior, o de les branques d'economia o administració i direcció d'empreses. Els professionals provenen de l'Administració pública, de les empreses de transport i d'empreses constructores i de consultoria, així com de les empreses asseguradores d'automoció.

ECONOMÍA INDUSTRIAL (Màster)

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat:** Universidad Carlos III de Madrid **Direcció:** D. Álvaro Escribano Sáez **Durada:** 6 trimestres distribuïts en dos anys **Preu:** 18.000 € **Edicions realitzades:** 18
OBJECTIUS	• Satisfer una demanda laboral impartint una sòlida formació en tres àrees fonamentals: - Organització industrial - Finances i economia de l'empresa - Anàlisis econòmic quantitatiu • Aquesta formació s'aplicarà en els sectors de l'energia, les telecomunicacions i el transport, i en el sector farmacèutic; s'oferirà un curs d'especialització per a cadascun d'aquests sectors.
CONTINGUT	PRIMER ANY (COMÚ) Microeconomia I (Decisió individual i equilibri general) Inferència estadística i anàlisi multivariant Anàlisi econòmica i financera de l'empresa Econometria I Tècniques de computació I Microeconomia II Econometria II Valoració d'actius financers Anàlisi cost-benefici Microeconomia III (Economia de la informació) Econometria III: sèries temporals Microeconometria Tècniques de computació II SEGON ANY (COMÚ) Organització industrial I Gestió de riscos en empreses no financeres Organització industrial II (Regulació) Jornades sobre política de la competència Organització industrial III (Aspectes empírics i modelització quantitativa) SEGON ANY (ESPECIALITZACIÓ EN ECONOMIA DEL TRANSPORT) Economia del transport Mitjans de transport Tarificació, infraestructures i congestió Logística i transport Metodologia per a estudis de transport
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	Els alumnes han de tenir el títol de llicenciat o d'enginyer o bé han d'estar cursant el darrer curs de la carrera. La majoria d'estudiants són llicenciats en Economia o Direcció i Administració d'Empreses, tot i que també n'hi ha d'altres titulacions.

- Formació professional per a l'ocupació

El Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC), desenvolupa una tasca en l'àmbit de l'educació amb l'objectiu de millorar les possibilitats de les persones a l'hora d'optar als millors llocs laborals i facilitar la incorporació al món del treball. En l'actualitat, i després de més d'una dècada de vigència de dues modalitats diferenciades de formació professional en l'àmbit laboral (la formació ocupacional i la formació contínua), actualment hi ha, tant a nivell estatal com autonòmic, un únic subsistema de formació professional per a l'ocupació. Aquest nou model, que es regula amb la publicació, el 23 de març de 2007, del Reial decret 395/2007 (BOE núm. 87 del dimecres 11 d'abril), trenca la separació entre la població ocupada i l'aturada i els integra en una mateixa realitat, amb la qual cosa contribueix a tenir una visió més integral de les polítiques formatives dirigides als treballadors.

El subsistema de formació professional per a l'ocupació està integrat per les següents iniciatives de formació:

a) La formació de demanda, que engloba les accions formatives de les empreses i els permisos individuals de formació finançats totalment o parcialment amb fons públics per a respondre a les necessitats específiques de formació plantejades per les empreses i els seus treballadors.
b) La formació d'oferta, que comprèn els plans de formació dirigits prioritàriament a treballadors ocupats i les accions formatives dirigides prioritàriament a treballadors aturats amb l'objectiu d'oferir-los una formació que els capaciti per al desenvolupament qualificat de les professions i l'accés al treball.
c) La formació en alternança, que està integrada per les accions formatives dels contractes per a la formació i pels programes públics d'ocupació-formació, cosa que permet al treballador compatibilitzar la formació amb la pràctica professional en el lloc de treball.

Entre els cursos que s'ofereixen en aquest moment, en destaquen els següents:
- Agent de planificació del transport
- Conseller de seguretat en el transport de mercaderies perilloses per carretera
- Sensibilització ambiental
- Tècnic en sistemes d'energies renovables

- Formació específica de gestors de la mobilitat

Es tracta de formació específica promoguda per agents vinculats a l'àmbit de la millora de la mobilitat (administracions locals, ONG vinculades amb la mobilitat o sindicats), destinada a la formació de gestors de mobilitat en l'àmbit laboral i també en la gestió de la mobilitat local.

Tot seguit es detalla informació referida a aquesta oferta formativa:

CURS DE MOBILITAT SOSTENIBLE APLICADA A CENTRES DE TREBALL

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat :** Fundació Mobilitat Sostenible i Segura (FMSS) amb el suport del Departament de Medi Ambient (Generalitat de Catalunya), Obra Social "la Caixa", CCOO Catalunya i UGT Catalunya. **Coordinació:** Pau Noy, enginyer industrial **Durada:** 60 hores **Preu:** 100 € (50 € socis Associació per a la Promoció del Transport Públic)
OBJECTIUS	L'objectiu central és el de formar professionals que vulguin gestionar la mobilitat d'un centre de treball.
CONTINGUT DEL CURS	• Paràmetres bàsics de la mobilitat sostenible • Legislació aplicable • Els agents implicats en la gestió de la mobilitat • La política d'FGC en l'accés als centres de treball • Criteris per a la gestió de la mobilitat als centres de treball o de servei - El full de ruta del gestor de la mobilitat - Urbanisme i mobilitat - Avaluació de la demanda i necessitats en transport públic - Afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta - Els costos del transport - La gestió de l'aparcament • La distribució de les mercaderies i els circuits logístics • Exemples de plans de mobilitat • Negociació col·lectiva i possibilitat d'un sistema tarifari específic • Polítiques públiques per a afavorir una mobilitat més sostenible
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	Tenint en compte que el curs es va plantejar amb el suport dels dos sindicats majoritaris, el 50% dels estudiants són membres de diferents sindicats. Un 30% prové de l'àmbit de la consultoria privada del sector del transport i la mobilitat, un 20% de l'administració i el 10% restant d'altres entitats o bé són estudiants.

CURSO DE GESTORES DE MOVILIDAD

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat promotora:** Instituto Sindical del Trabajo, Ambiente y Salud (CCOO) **Suport financer:** Ministerio de Medio Ambiente **Durada:** 20 h **Preu:** Gratuït
OBJECTIUS	L'objectiu central és el de formar professionals que vulguin gestionar la mobilitat d'una empresa.
CONTINGUT DEL CURS	• Aspectes territorials de la localització dels centres d'activitat econòmica • Les conseqüències del model de mobilitat al treball • Impactes ambientals dels desplaçaments al treball. Els efectes de l'àmbit sociolaboral. Els costos econòmics del transport • Actuacions sobre la mobilitat al treball en els centres de treball • Recomanacions inicials. Col·laboració dels agents implicats: fomentant els transports sostenibles i segurs, dissuadint l'ús del vehicle privat. Coneixement del marc normatiu. Estudi de línies de finançament específiques • Metodologia per a implantar un pla de mobilitat sostenible • Les relacions amb els agents implicats. El paper del gestor de mobilitat. El cronograma de treball. La importància de les campanyes de sensibilització. L'anàlisi de la situació de partida. Grups de treball per a fixar objectius. Disseny d'un pla de mobilitat
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	El curs està destinat principalment a sindicalistes (malgrat que no sigui una condició necessària) que tinguin alguna responsabilitat en el medi ambient, a assessors sindicals de la Red ASESORA i també a treballadors del sindicat que individualment vulguin adquirir la formació adequada per a poder implantar un pla de mobilitat en el seu centre de treball.

CURS PER A GESTORS DE MOBILITAT DE POLÍGONS INDUSTRIALS I ÀREES D'ACTIVITAT ECONÒMICA

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat promotora:** Unió General de Treballadors de Catalunya (UGT Catalunya) **Coordinació:** Departament de Mobilitat UGT Catalunya **Durada:** 48 h **Preu:** Gratuït
OBJECTIUS	Formar els membres de la xarxa de responsables de gestió de mobilitat de l'UGT a Catalunya. Facilitar formació tècnica a persones que vulguin professionalitzar-se com a gestors de mobilitat.
CONTINGUT DEL CURS	• Marc legislatiu i normatiu de les polítiques de mobilitat • La mobilitat des de la perspectiva de la sostenibilitat • La mobilitat des de la perspectiva econòmica. Mobilitat i productivitat • La mobilitat des de la perspectiva social • La mobilitat en el marc de l'empresa. La mobilitat dels treballadors i la mobilitat de mercaderies i clients • Els polígons industrials i les àrees d'activitat econòmica des de la perspectiva de la mobilitat • Instruments de l'àmbit de la mobilitat. *Car-sharing* i recursos *on-line*. Els plans de mobilitat • Tècniques de treball i gestió • Tècniques de concertació • Pràctiques de gestió. Elaboració d'un pla de mobilitat. Anàlisi, propostes i concertació en un polígon concret
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	Al curs van participar 28 persones, de les quals 14 eren tècnics i sindicalistes responsables de mobilitat a les estructures territorials del sindicat, 10 persones provenien de l'estructura federativa del sindicat i 4 persones interessades en el curs provenien de les seccions sindicals del sindicat.

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

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat promotora:** Projecte Gesmopoli **Coordinació:** Salvador Fuentes, Carlos González i Helena Perxacs (Diputació de Barcelona), Antoni París (Comunicació Socioambiental) **Durada:** 35 h **Edicions realitzades:** octubre-desembre de 2007, vinculada al desenvolupament del projecte Gesmopoli
OBJECTIUS	L'objectiu del curs va ser el de formar les persones encarregades de dinamitzar els processos de gestió de la mobilitat dels 6 polígons que integren el projecte Gesmopoli. Els agents encarregats de dinamitzar els polígons van ser: Diputació de Barcelona, Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, CCOO, UGT i Federació de Societats Laborals de Catalunya.
CONTINGUT DEL CURS	• Presentació del projecte Gesmopoli • La integració de les polítiques de transport i mobilitat • La planificació urbanística i la planificació de la mobilitat • La mobilitat sostenible als polígons industrials • La mesa de mobilitat • El pacte de mobilitat • El gestor de mobilitat i el pla de mobilitat • Actuacions a Catalunya i Espanya • Els costos del transport públic col·lectiu • Els casos d'Alemanya i Bèlgica • La legislació sobre mobilitat a Catalunya, Espanya i Europa • Els costos socioambientals del transport • Legislació sobre mobilitat i medi ambient • El pla de treball del gestor de la mobilitat • Visita a un polígon industrial del projecte Gesmopoli • Plantejament d'un pla d'actuació per al polígon visitat
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	En el curs van participar unes 18 persones de perfil professional força variat tenint en compte la procedència dels diferents socis del projecte. Els 6 gestor/res que ara dinamitzen els polígon van realitzar també aquest curs.

CURS DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT LOCAL

DESCRIPCIÓ GENERAL	**Entitat promotora:** Diputació de Barcelona i Escola Sert (demarcació de Barcelona del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya) **Direcció:** Vicenç Izquierdo, arquitecte, cap del Servei de Vies Locals. Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona **Durada:** 36 h (18 per mòdul) **Places:** 30 **Preu:** 1 mòdul: entre 172 € i 472 € (segons col·legiació al COAC o estudiants). 2 mòduls: entre 319 € i 799 € (segons col·legiació al COAC o estudiants).
OBJECTIUS	• Oferir una acció formativa específica en el fenomen de la mobilitat urbana que aporti una visió global i alhora aprofundeixi en els diferents aspectes específics de caire més instrumental que afecten la planificació i gestió de la mobilitat local. • Capacitar en els conceptes i criteris que contribueixin a satisfer les necessitats de mobilitat en condicions de sostenibilitat, seguretat i accessibilitat, i d'acord amb els instruments de planificació, avaluació i gestió que s'estableixen en la Llei 9/2003, de la mobilitat. • Oferir una formació pràctica orientada a resoldre, específicament, les dificultats que cada participant troba en el seu propi escenari de treball.
CONTINGUT DEL CURS	**Mòdul 1: Nivell bàsic** • Marcs de referència en la gestió de les polítiques locals de mobilitat • La gestió dels PMU - Sostenibilitat - Els consells territorials i els polígons industrials - Seguiment i gestió viària **Mòdul 2: Nivell avançat** • La gestió dels PMU - Disseny i gestió específics de xarxes - El gestor del PMU - La seguretat viària
PERFIL PROFESSIONAL ESTUDIANTS	El curs va adreçat tant a polítics i tècnics municipals responsables d'àrees relacionades amb la mobilitat com a professionals que treballen en algun dels aspectes sectorials relacionats amb la mobilitat i volen ampliar els seus coneixements. En les edicions realitzades la majoria d'alumnes són tècnics o responsables de mobilitat i de medi ambient d'ajuntaments.

3.4.2. Diagnosi de l'oferta formativa existent

No existeix una titulació reglada secundària o superior de 1r o 2n cicle (previ a l'EEES) o de grau (posterior a l'EEES) que reculli la totalitat de l'àmbit de coneixement del gestor de la mobilitat.

- Concretament, en el cas de la formació superior de 1r i 2n cicle o en els estudis de grau es constata que són molts els títols universitaris amb matèries d'utilitat per a la gestió de la mobilitat. Aquestes titulacions són força variades (enginyeria de camins, canals i ports, enginyeria tècnica d'obres públiques, economia, geografia, ciències ambientals, arquitectura, etc.) i totes elles en major o menor mesura tenen contingut útil per al gestor/a de la mobilitat.

Existeixen estudis de postgrau del nou EEES de l'ensenyament universitari que recullen els àmbits de coneixement del gestor/a de mobilitat

- A priori l'adaptació a l'EEES pot suposar un repte en l'àmbit de la gestió de la mobilitat, ja que els programes oficials de postgrau se solen elaborar entre diferents departaments o facultats amb la voluntat d'oferir una formació avançada, de caràcter multidisciplinari i orientada a l'especialització acadèmica o professional.
- De l'oferta prevista per al curs acadèmic 2008-2009 hi ha una varietat d'especialitzacions programades, entre les quals es pot destacar el Màster Oficial en Logística, Transport i Mobilitat de la UPC (la primera edició va iniciar-se l'any acadèmic 2006-2007). Aquesta és la primera oferta formativa de caràcter oficial que se centra exclusivament en matèries relacionades amb la planificació i gestió del transport i la mobilitat, sobretot si es tria l'especialització de mobilitat.

  Al mateix temps, també es pot fer esment del Màster Oficial d'Estudis Ambientals (UAB), que permet realitzar una especialització en ecologia industrial amb la possibilitat de formar professionals que puguin tenir una visió integradora dels espais productius. En aquest camp cal dir que la majoria de formació vinculada amb la qualitat ambiental de l'empresa sol tractar-se de forma aïllada, i tradicionalment no hi ha hagut formació

específica sobre els beneficis vinculats a la cooperació entre empreses properes a l'hora de tractar els aspectes ambientals.

La formació permanent en l'ensenyament superior ha estat pionera a programar cursos de mobilitat a Catalunya.

- Des de ja fa més d'una dècada, a Catalunya el nombre de professionals dedicats a la mobilitat ha anat creixent si es té en compte que cada vegada són més els sectors vinculats amb la mobilitat. La manca d'una formació universitària específica en mobilitat, com s'ha comentat, ha contribuït a la proliferació de formació especialitzada no reglada però que ofereix la possibilitat d'obtenir un títol propi de postgrau. Des de ja fa 12 cursos acadèmics, la Fundació Universitat Politècnica de Catalunya i l'Institut de Formació Contínua de la Universitat Pompeu Fabra realitzen un postgrau (i en l'actualitat també un màster) de formació permanent en l'ensenyament superior centrat en la planificació i gestió de la mobilitat ambiental. Aquesta formació ha estat fins fa pocs anys l'única formació a tot l'Estat que tractava la mobilitat des d'una perspectiva integradora, malgrat que la mobilitat laboral no quedava introduïda en el seu contingut de manera específica.
- La formació contínua en l'ensenyament superior també permet formació específica i variada en molts altres àmbits importants com ara la gestió urbanística, el medi ambient, els sistemes d'informació geogràfica, l'ordenació del territori, etc.

Important proliferació del nombre de cursos no reglats específicament dissenyats per a formar gestors de la mobilitat.

- En els darrers anys diverses entitats han programat cursos amb la finalitat de formar persones encarregades de la gestió de la mobilitat dels polígons d'activitat econòmica o d'una empresa. Lògicament, aquesta formació apareix després que a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, s'hi expliciti la necessitat de preveure plans de mobilitat específics i la introducció de la figura del gestor/a de la mobilitat en polígons industrials i zones d'activitat econòmica.
- En l'àmbit de la gestió de la mobilitat laboral aquesta formació ha estat impulsada per sindicats majoritaris i també per entitats en defensa de la mobilitat sostenible. Els cursos solen oscil·lar entre les 20 i les 60 hores i, en general, el seu contingut acostuma a tractar les problemàtiques vinculades amb els desplaçaments laborals, així com l'explicació dels avantatges de la introducció de diferents mesures. La seva durada no permet aportar coneixements pràctics o més tècnics, però sí que focalitzen suficientment el problema en comparació amb altres formacions. Alhora permeten oferir coneixement sobre les institucions i els agents implicats, així com el coneixement d'aquelles solucions més satisfactòries, etc. En general, poden ser útils per a difondre els aspectes bàsics de la gestió de la mobilitat laboral, i sobretot van dirigits a formar els responsables dels plans de desplaçaments d'empresa.
- La formació dedicada a la gestió de la mobilitat en l'àmbit local ha estat impulsada per la Diputació de Barcelona des de fa uns 4 anys, considerant el seu paper com a administració que atorga suport tècnic i financer als municipis de Barcelona en l'àmbit de la mobilitat urbana i la seguretat viària. Els cursos van destinats especialment a tècnics municipals i el contingut va especialment adreçat a explicar les eines de planificació i gestió de la mobilitat urbana. En una part del seu contingut també es dediquen unes hores a la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat.
- A més de l'oferta mes o menys contínua (anual o semestral), també existeix un ampli ventall de cursos, congressos i seminaris que també aporten formació contínua als professionals de la mobilitat sobre la mobilitat laboral.

3.4.3. Criteris per a la formació de gestors/res de mobilitat

Ara per ara existeixen **múltiples itineraris formatius útils per a formar persones que poden ser gestors/res de la mobilitat**. Aquests itineraris poden estar complementats amb una experiència laboral en el camp de la redacció de plans de mobilitat en una consultoria, en un ajuntament, en un sindicat... Així, un enginyer tècnic d'obres públiques que hagi participat en la redacció de plans en una consultoria de mobilitat i transport pot tenir un bon itinerari, o fins i tot també una persona vinculada amb l'àmbit de la gestió empresarial i formada en aspectes de la gestió de la mobilitat pot tenir un perfil adequat.

A causa de la transversalitat del perfil professional del gestor/a de la mobilitat, **no es pot definir quin pot ser el millor itinerari de formació acadèmica o quina trajectòria professional és la més adequada**. Per tal de poder decidir quina persona pot ser vàlida per a desenvolupar les funcions de gestió de la mobilitat, allò més senzill és que en cada situació s'avaluï el perfil competencial de l'aspirant i es comprovi la seva vàlua d'acord amb els coneixements bàsics, les habilitats i les aptituds de què ha de disposar el gestor de la mobilitat (i que s'han descrit en els dos apartats anteriors: 3.3.1 "Coneixements i experiència convenient" i 3.3.2. "Competències, habilitats i aptituds").

Malgrat que sigui evident que cal avaluar el perfil competencial dels aspirants en cada situació concreta, tenint en compte que **ara per ara no existeix una titulació reconeguda que validi els coneixements mínims d'un gestor/a de la mobilitat o d'un responsable d'empresa, es proposa la creació d'una titulació específica:**

- Es proposa que la Generalitat de Catalunya (en col·laboració amb les administracions locals, sindicats o altres entitats en defensa de la mobilitat sostenible) promogui una formació específica de gestors/res de mobilitat.
- El Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC) de la Generalitat de Catalunya podria oferir un títol propi de **formació professional ocupacional** elaborat en col·laboració amb l'Institut Català de Qualificacions Professionals (ICQP) i reconegut a Catalunya.
- El contingut d'aquest curs hauria de garantir que l'alumne assolís uns **coneixements bàsics** de la gestió de la mobilitat d'acord amb allò que s'ha

descrit a l'apartat 3.3.1 "Coneixements i experiència convenient". En general, aquest curs podria tenir un contingut i durada similars als cursos existents específics per a gestors/res de la mobilitat, però completat amb altres elements que solen ser tractats mínimament: les disfuncions generals dels polígons d'activitat, els aspectes urbanístics, les tècniques de concertació i negociació col·lectiva, els riscos laborals, la metodologia per l'elaboració de plans de mobilitat, etc.

- Aquesta formació podria ser útil tant per a completar la formació de persones que vulguin gestionar una àrea d'activitat com per als responsables de mobilitat d'empresa.

3.5. Previsió del nombre de gestors/res de la mobilitat

Es proposa que la figura del gestor/a de la mobilitat es creï en aquells espais on s'hagi determinat la necessitat d'elaborar un pla de mobilitat específic (PME) (Tal com es va dir a l'apartat 2.4.1, "Intervenció de l'administració", del capítol anterior, els PME es refereixen a espais amb diferents activitats, serveis i funcions, i s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes).

Es proposa també que el volum de desplaçaments quotidians sigui el criteri principal a l'hora de definir quins àmbits han d'elaborar els plans de mobilitat específics (PME) i, per tant, crear la figura del gestor/a de la mobilitat. S'ha de dir que probablement el nombre de treballadors d'una zona d'activitat seria un indicador senzill a través del qual es poden delimitar aquests àmbits. Tanmateix, com ja s'ha anat comentant en l'estudi, actualment no existeix un registre oficial de polígons d'activitat econòmica a través del qual es conegui el nombre de treballadors, així com d'altres elements descriptius dels espais productius.

En aquest context, a la RMB ha estat l'Autoritat del Transport Metropolità l'administració que ha proposat, sense caràcter normatiu, en el Pla Director de la Mobilitat quins àmbits han de redactar un pla de mobilitat específic **i incorporar la figura del gestor/a de la mobilitat. Per al conjunt de la RMB, s'ha conclòs que siguin 50 espais de desenvolupament econòmic i 13 hospitals i universitats[3] els àmbits que han de redactar un pla de mobilitat específic i al mateix temps incorporar un gestor de la mobilitat**. Aquests àmbits es van determinar mitjançant el volum d'arribades i sortides d'espais que no pertanyien a la ciutat central i que generaven més de 5.000 viatges.

Per a la resta d'àmbits territorials catalans, probablement el criteri del volum de 5.000 desplaçaments diaris és una xifra massa elevada, ja que els fluxos de mobilitat fora de l'àmbit metropolità són menys intensos.

[3] Veure a l'annex 1 el llistat complet de polígons, hospitals i universitats

Per altra banda, a l'annex 3 de l'Acord estratègic 2008-2011 per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana es relacionen els polígons on es faran actuacions de mobilitat.

Finalment, s'ha de dir que **el gestor/a de la mobilitat pot no quedar exclusivament associat a les zones de concentració de l'activitat econòmica i, per tant, als àmbits que requereixen l'elaboració d'un pla de mobilitat específic**. En aquest sentit, i d'acord amb la importància que les administracions locals s'impliquin en la planificació de la mobilitat de les zones d'activitat, **els gestors/res de la mobilitat poden tenir un àmbit territorial de treball més ampli, de manera que puguin gestionar la mobilitat de diferents polígons industrials ubicats en una mateixa comarca o municipi/s.** Així, per exemple, un gestor/a de mobilitat pot coordinar la mobilitat dels polígons industrials d'una comarca o d'un únic municipi i, en conseqüència, proposar solucions de millora de la mobilitat també en aquells polígons o zones d'activitat econòmica de menor concentració de treballadors i de mobilitat però que també presenten problemes d'accessibilitat.

Els elements esmentats en aquest apartat són els més importants a tenir en compte per a realitzar una previsió del nombre inicial de gestors/res de la mobilitat en els polígons industrials i zones d'activitat econòmica que caldria implantar a Catalunya.

ANNEX 1.- Relació de polígons industrials, hospitals i universitats amb previsió de PME

Taula. Relació de polígons industrials de la RMB amb previsió d'elaborar un Pla de Mobiltat Específic segons el PDM elaborat per l'ATM

POLÍGON INDUSTRIAL	MUNICIPI	SUPERFICIE
INDUS.LLEVANT(CANYADO/MANRESA/RIBO)	BADALONA	0,398
MONTIGALA	BADALONA	0,058
ZONA FRANCA	BARCELONA	5,076
CAMI RAL	CASTELLDEFELS	0,413
AMPLIACIÓ PARC TECNOLÒGIC	CERDANYOLA DEL VALLÈS	1,568
LA BÒBILA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,053
P.P. LA CLOTA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,208
PARC TECNOLÒGIC	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,354
Z.IND. SERRAGALLINERS	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,065
ALMEDA	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,962
EST	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,215
FAMADES	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,160
SOLANES-CITYPARC	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,093
CA L'ALAIO	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,171
CIUTAT AEROPORTUÀRIA	EL PRAT DE LLOBREGAT	4,434
ENKALENE	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,254
FONDO D'EN PEIXO	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,128
MANSO MATEU	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,354
MAS BLAU I	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,303
MAS BLAU II	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,639
PARC TECNOLÒGIC DE L'AEROPORT	EL PRAT DE LLOBREGAT	2,281
ZONA INDUSTRIAL LA SEDA	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,302
ZONA RIBERA BAIXA	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,044
CAMI RAL	GAVÀ	0,301
LA POST	GAVÀ	0,418
LA ROCA	GAVÀ	0,050
POL.IND. MASSOTES	GAVÀ	0,367
SECTOR CAN REGAS	GAVÀ	0,139
BAZAC	GRANOLLERS	0,090
CAN GORDI - CAN CATALA	GRANOLLERS	0,241
COLL DE LA MANYA	GRANOLLERS	0,164
COLL DE LA MANYA - BOSC DE CAN FERRAN	GRANOLLERS	0,516
EL CONGOST	GRANOLLERS	1,142
EL PALOU	GRANOLLERS	0,473
ZONA IND. CIRCUIT	GRANOLLERS	0,100
SECTOR 7 - GUALBA DE BAIX	GUALBA	0,344
ELS FONDOS DE L'ESTACIÓ	LA GRANADA	0,237
CARRETERA DEL MIG	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	1,048
ELS XOPS -BATZACS	LLIÇÀ DE VALL	0,530
PAU 4	LLIÇÀ DE VALL	0,134
BALANSÓ I BOTÉ	MATARÓ	0,233
HORTES DEL CAMÍ RAL	MATARÓ	0,262
PLA D'EN BOET I	MATARÓ	0,174
PLA D'EN BOET II	MATARÓ	0,367
SECTOR I NORD-CONGOST	MONTORNÉS DEL VALLÈS	0,574
CTRA. DE BARCELONA	OLÈRDOLA	0,689
CAN HUMET	POLINYÀ	0,791
INDUSTRIAL EST- 16B	POLINYÀ	0,104
NORD-EST	POLINYÀ	0,300
SUD-EST	POLINYÀ	0,600
CAN FEU	SABADELL	0,304
ABAT OLIVA	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,055
ALCAMPO	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,309
BULLIDOR - FONOLLAR SUD	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,417
CAN CALDERON	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,320

POLÍGON INDUSTRIAL	MUNICIPI	SUPERFICIE
FONOLLAR NORD	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,221
PROLOGIS PARK	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,396
SALAS	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,289
SALINES	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,502
ALKOR-DRAKA IBERICA S.A. (SOLVAY)	SANT CELONI	0,188
CAN BATLLORI	SANT CELONI	0,046
CRAY VALLEY (RESISA)	SANT CELONI	0,015
INACSA	SANT CELONI	0,077
INACSA - LA BATLLORIA	SANT CELONI	0,042
IND. NORD-EST	SANT CELONI	0,330
INDUSTRIAL CEMENTIRI	SANT CELONI	0,109
LES FERRERIES	SANT CELONI	0,039
PLANA DE LA BATLLÒRIA	SANT CELONI	0,049
RIERA CAN PLANES	SANT CELONI	0,031
SECTOR BENZINERA	SANT CELONI	0,023
SERRA VALET	SANT CELONI	0,100
HOECHST	SANT FELIU DE LLOBREGAT	0,051
LES GRASES	SANT FELIU DE LLOBREGAT	0,065
ZONA INDUSTRIAL SUD-OEST	SANT JUST DESVERN	0,482
VILANOVETA I	SANT PERE DE RIBES	0,188
MAS DURAN	SANT QUIRZE DEL VALLÈS	0,268
CAN VINYALETS	SANTA PERPETUA DE MOGODA	0,222
CAN VINYALS	SANTA PERPETUA DE MOGODA	0,431
INDUSTRIAL CAN OLLER	SANTA PERPETUA DE MOGODA	0,321
CAMÍ DE MAS D'EN CISÀ	SENTMENAT	0,078
CAN CLAPERS	SENTMENAT	0,597
CAN PALET	TERRASSA	0,204
CTRA. MONTCADA - CAMÍ CAN FARCAN	TERRASSA	0,149
ELS BELLOTS	TERRASSA	0,206
ELS BELLOTS II	TERRASSA	0,848
INDUSTRIAL EST	TERRASSA	0,231
PALAU NORD - CAN GUITARD	TERRASSA	0,769
POL. INDUSTRIAL MONTSERRAT	TERRASSA	0,140
SEGLE XX	TERRASSA	0,293
STA. MARGARIDA I	TERRASSA	0,632
STA. MARGARIDA II	TERRASSA	0,458
INDUSTRIAL DEL MOLINOT	VALLGORGUINA	0,152
CAN CALDERON	VILADECANS	0,178
PARC D'ACTIVITATS	VILADECANS	0,334
SECTOR CENTRE (PC ORDENACIÓ S.CENTRE)	VILADECANS	0,719
VAIM - CA N'ALEMANY	VILADECANS	0,560
CAN CALDERON	VILADECANS	0,178
PARC D'ACTIVITATS	VILADECANS	0,334
SECTOR CENTRE (PC ORDENACIÓ S.CENTRE)	VILADECANS	0,719
VAIM - CA N'ALEMANY	VILADECANS	0,560
CIRERERS	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,146
PAU 10 F	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,020
PAU 19 F	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,070
PORROIG IND	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,086
TICSA	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,026
URBÀ	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,014
LA BÒBILA	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,046
ROQUETES SUBSECTOR V	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,101
ROQUETES SUBSECTORS I,II,III,IV	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,394
SINIA DE LES VAQUES	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,063
TORRENT DE SANTA MAGDALENA	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,414

Font: ATM

Els polígons relacionats configuraran 50 Espais de Desenvolupament Econòmic.

Taula. Relació d'hospitals i universitats amb previsió d'elaborar un Pla de Mobiltat Específic segons el PDM elaborat per l'ATM

Hospitals	Universitats
Hospital General de Granollers Parc Taulí. Sabadell Hospital Mútua de Terrassa Germans Trias i Pujol. Badalona	Campus Nord. Barcelona UAB. Bellaterra Sant Cugat Mataró Sabadell Sant Feliu de Llobregat Vilanova i la Geltrú L'Hospitalet de Llobregat Terrassa

Font: ATM

Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Estudi complet

Quarta part. El finançament de la gestió de la mobilitat

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

SUMARI

4. EL FINANÇAMENT DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT 2

4.0. POSICIONAMENT DEL PACTE DAVANT EL FINANÇAMENT DEL GESTOR 3

4.1. CONSIDERACIONS INICIALS 4

4.2. PROPOSTA DEL PACTE INDUSTRIAL SOBRE EL FINANÇAMENT DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT 6

4.2.1. El finançament del gestor/a de la mobilitat 8

4.2.2. El finançament d'altres costos generats 10

4.2.3. Anàlisi dels costos i dels beneficis de la gestió de la mobilitat . 12

4. EL FINANÇAMENT DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT

En els capítols anteriors, concretament en el capítol 2, s'ha fet una aproximació al concepte de la gestió de la mobilitat (quins elements la determinen, quins objectius s'ha de plantejar, quines funcions i tasques s'han de desenvolupar per assolir-los i com s'encaixa en el marc regulador i competencial actual) i en el capítol 3 s'ha fet una proposta del perfil que hauria de tenir la figura del gestor/a de la mobilitat d'un polígon o àrea d'activitat econòmica.

En el present capítol es tracta el finançament de les tasques de la gestió de la mobilitat en relació amb els aspectes analitzats anteriorment.

En l'apartat 2.3.1.d ja es van incloure, en l'anàlisi del marc regulador vigent a Catalunya, les referències al finançament.

4.0. POSICIONAMENT DEL PACTE DAVANT EL FINANÇAMENT DEL GESTOR

En un principi, l'ambiciós projecte del Pacte Industrial, en assumir la redacció de les bases sobre la figura del gestor/a de la mobilitat, tenia la presumpció de fer-ho amb tota l'amplitud que de la mateixa figura es desprèn. Durant la realització del redactat del present estudi s'han anat aprovant les diferents parts del Pacte, i hom ha estat capaç d'arribar a acords.

En les diferents tres parts anteriors —"Situació de partida", "Gestió de la mobilitat" i "Gestor/a de la mobilitat"—, el Pacte ha estat capaç d'englobar i abordar els diferents problemes i també de redactar documents consensuats per tots els seus membres i validar-los en la Comissió de Mobilitat.

Un cop arribats a l'última part de l'estudi, els acords sobre el finançament, tot i ser una de les parts més interessants i importants, han estat més difícils d'aconseguir. Tot i que la llei de mobilitat marca uns inputs sobre aquest fet, un tema tan important no pot validar-se sense el suport de tots els agents implicats, la qual cosa vol dir que tant les administracions com el sector empresarial i els sindicats hi han d'estar d'acord.

Davant la complexitat per part d'aquest estudi d'arribar a compromisos i acords ferms sobre el tema de finançament, el que es fa és un recull de base, on es posa sobre la taula els factors necessaris per tal d'arribar a acords en aquesta matèria. L'abast del Pacte Industrial queda desbordat per la complexitat que suposa plantejar aquesta mesura, i, per tant, es limita a fer una aproximació sobre la problemàtica, per tal que els ens implicats prenguin les mesures pertinents.

4.1. CONSIDERACIONS INICIALS

El finançament del transport públic col·lectiu i de la gestió sostenible de la mobilitat és un tema clau per al desenvolupament de les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya, i més concretament de la gestió de la mobilitat de qualsevol àrea d'activitat econòmica. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, preveu que s'aprovi una llei de finançament sobre transport públic que permetrà millorar-ne el marc actual i disposar de més recursos per finançar el transport públic col·lectiu i la gestió de la mobilitat a través d'un marc fiscal més favorable.

També s'ha de considerar el fet que en la gestió de la mobilitat s'ha de diferenciar clarament entre el finançament de **tasques d'organització de la gestió de la mobilitat**, del **tècnic o equip de tècnics** (gestor/a de la mobilitat) que la porten a terme, i el **finançament de les mesures** que es poden aprovar com a resultat de les funcions i de les tasques d'aquesta gestió. Aquesta diferenciació és important, ja que són aspectes que s'hauran d'enfocar de manera diferent. En concret, a l'apartat 2.4.5 d'aquest estudi es va fer el següent esquema:

- **Costos lligats a la gestió de la mobilitat**: tenen a veure amb els recursos humans, materials i associats a la redacció dels documents de planificació.
    - Recursos humans: la figura del gestor/a de la mobilitat (pot ser un tècnic o un grup de tècnics, que al mateix temps poden ser directament vinculats al polígon o les seves empreses, o indirectament relacionats a través d'empreses o entitats especialitzades).
    - Recursos materials: l'espai físic i les eines amb les quals s'ha de fer la tasca de gestió de la mobilitat; elements de difusió i de màrqueting (web, tríptics, etc.).
    - El funcionament de l'estructura de participació que s'hagi constituït.
    - Redacció dels plans de mobilitat específics.
    - Redacció dels plans de desplaçaments d'empresa.

- **Costos d'implementació de les mesures acordades a partir de la gestió de la mobilitat:**
    - **Costos de provisió i millora de les infraestructures**:
        - A l'interior del polígon (guals, senyalització, marquesines, aparcaments, etc.).
        - D'accés (rotondes, vials, ferrocarril si s'escau, aparcaments de dissuasió, etc.).
    - **Costos d'explotació dels serveis de transport col·lectiu** (públic o discrecional).

Amb tot això, l'objectiu d'aquest capítol és el de fer una proposta **sobre quins han de ser els agents responsables de les despeses generades en la gestió de la mobilitat i no dels aspectes que haurien de constituir un nou marc normatiu que afavoreixi la mobilitat, i especialment la que fa referència als treballadors.**

4.2. PROPOSTA DEL PACTE INDUSTRIAL SOBRE EL FINANÇAMENT DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT

Tal com s'ha anat comentant en aquest estudi, l'existència d'un model fonamentalment basat en vehicle privat per accedir o moure's a l'interior d'un polígon industrial o àrea d'activitat econòmica té diversos efectes negatius. També es va comentar que una de les principals causes que han propiciat aquesta situació és la manca de planificació ordenada dels espais productius per part de les administracions, la qual cosa ha tendit a afavorir els criteris de localització que els empresaris han considerat claus per a la competitivitat empresarial, és a dir, sòl barat i proximitat a la xarxa viària bàsica. Aquests dos criteris són els principals elements que han contribuït a la desconnexió de les trames urbanes de les zones d'activitat i, en conseqüència, a un ús intensiu del vehicle privat.

Aquesta situació, considerada inicialment econòmicament avantatjosa, com s'ha vist, ha comportat la creació d'un model desequilibrat. Aquest model genera una pèrdua de competitivitat del sistema productiu, tendeix a excloure persones sense accés al vehicle privat, provoca una creixent sinistralitat viària i també diversos impactes ambientals i, en general, tendeix a incrementar la despesa social o el que s'anomena *costos externs* del transport. El resultat és la generació d'uns impactes que tenen efectes negatius a nivell **global o social** i també a menor escala, és a dir, per als **empresaris** i **treballadors** de cadascun dels polígons d'activitat econòmica amb problemes d'accessibilitat.

Des d'aquesta perspectiva, tal com es va avançar a l'apartat 2.4.5 "Cofinançament", la implicació de les diferents parts en el procés de gestió de la mobilitat, a part de fer-se mitjançant mecanismes de concertació a través de consells de mobilitat i/o aquelles estructures estables de representació del polígon o àrea d'activitat, es considera que ha de fer-se també mitjançant **mecanismes de finançament entre les diferents administracions amb responsabilitats i les empreses instal·lades al polígon o àrea d'activitat, tot de forma consensuada, amb prèvia negociació, de manera que també es poguessin reorientar cap a la mobilitat part dels recursos destinats a les partides d'ajuts a transport mitjançant conveni d'empresa. El cofinançament és necessari, doncs, per a poder compartir les responsabilitats que tenen tant els agents públics com els privats**. Les aportacions econòmiques que realitzin administracions i empresaris tindran en conseqüència un rendiment en forma de

beneficis econòmics, socials i ambientals, tant per al conjunt de la societat com per als empresaris i els treballadors d'una àrea d'activitat econòmica.

És important fer esment que el repartiment de les càrregues de finançament quedi assegurat en els primers estadis del procés, és a dir, en tot allò que fa referència als costos lligats a la gestió de la mobilitat. Garantir el funcionament permanent de les **estructures de la gestió de la mobilitat** (el pla, el gestor/a de la mobilitat, la difusió i màrqueting, el consell de la mobilitat, etc.) és, per tant, el primer pilar per poder establir posteriors posicions de consens en les fases en què cal implantar les mesures de millora de l'accessibilitat.

En últim lloc, també caldria considerar la possibilitat que la gestió de la mobilitat fos realitzada dins del marc de la gestió integral del polígon, com una manera de reduir els costos de gestió del polígon.

4.2.1. El finançament del gestor/a de la mobilitat

La disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, indica el següent:

> *En el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, 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.*

Tanmateix, per tal de promoure la creació de la figura del gestor/a de la mobilitat i contribuir a la consolidació del desenvolupament de la seva funció, **els costos d'aquesta figura podrien ser finançats, en part, en la fase inicial, per les diferents administracions amb responsabilitats en aquesta àrea.**

Tal com es va dir a l'apartat 3.5, la figura s'ha de crear en aquells espais on s'hagi determinat la necessitat d'elaborar un pla de mobilitat específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) i que, per tant, es tracti d'un espai generador de mobilitat amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquin en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. Tanmateix, es va proposar que un gestor/a de la mobilitat també podria tenir raó de ser en territoris més amplis (una comarca o un o més municipis) coordinant la gestió de la mobilitat de diferents polígons d'activitat econòmica més petits, però que també presentessin problemes d'accessibilitat. En aquest cas també es proposa el mateix sistema de finançament abans esmentat.

- En cas que al polígon hi hagi una estructura estable de gestió integral (un equip de gerència derivat de la constitució d'un consorci, una societat, una associació, una junta, etc.), la gestió de la mobilitat serà una més de les tasques d'aquesta estructura. El finançament per part del sector privat, que es realitzi de forma negociada i consensuada, del gestor/a de mobilitat dependrà de la fórmula general utilitzada pactada per al finançament de la gestió del polígon, de manera que part de l'aportació econòmica de les empreses també es destini a la millora de la mobilitat i que una part del mateix pugui ser recuperada per la compensació dels ajuts i plusos que es

donen per al transport. Cal tenir present que aquest aspecte només serà possible en alguns casos i que caldrà reformar els estatuts d'aquest ens.

- En cas que aquesta estructura de gestió no existeixi (és el cas de molts polígons mitjans i petits, com es deia anteriorment), es proposa la seva creació per garantir l'estabilitat de la gestió, sempre que tingui una entitat suficient o puguin agrupar la seva actuació en diversos polígons, i sempre que hi hagi una negociació i acord en el seu desenvolupament. Es considera que cal reagrupar els polígons mitjans i petits per millorar la seva gestió. En aquest cas, el percentatge d'aportació del sector privat serà el que fixin les parts; a tall d'exemple, es podrien considerar diferents variables: per superfície, per mobilitat generada, per volum de negoci, etc. Considerem que el criteri més adequat seria la mobilitat generada per l'empresa en qüestió, tenint en compte tant la de treballadors com la de visitants i mercaderies.

4.2.2. El finançament d'altres costos generats

a) Elaboració dels plans de mobilitat

- **Plans de mobilitat específics (PME)**

  Tot i que en aquest estudi es proposa que la gestió es delegui en els municipis o en les mateixes estructures gestores dels polígons d'activitat econòmica (quan n'hi ha), cal assenyalar que, atès el que indiquen la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, la responsabilitat del finançament dels plans de mobilitat específics per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques recau totalment en l'administració de la Generalitat de Catalunya.

- **Plans de desplaçaments d'empresa (PDE)**

  El finançament ha d'anar a càrrec d'aquelles entitats públiques o privades que hagin d'elaborar els plans de desplaçaments d'empresa. Per tal de promoure i incentivar la realització del plans, la Generalitat de Catalunya pot oferir la possibilitat d'acollir-se a subvencions competitives i atorgar finançament en la mesura que es proposin accions que contribueixin a assolir l'objectiu de disposar de polígons ambientalment sostenibles, socialment justos i econòmicament competitius.

  Per facilitar l'elaboració d'aquests plans, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'ATM han editat la "Guia metodològica per a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa".

b) Costos lligats al finançament de les mesures de millora de la mobilitat

S'ha de distingir entre:

- Les mesures d'interès general (infraestructures o serveis que afectin un territori més ampli): en aquest cas és l'administració competent la que ha d'assumir els costos d'implantació d'infraestructures o serveis. En el cas de mesures de caire supramunicipal hauria de ser l'administració titular o competent qui en financés el cost. En el cas de mesures locals (viaris interns, etc.) és l'ajuntament l'entitat responsable del finançament, tot i que la Generalitat de Catalunya podria ajudar a finançar-ne el cost.

- **Les mesures que són més pròpies del polígon (línies d'autobús, camins per a vianants i bicicletes, guies, etc.). Segons la legislació vigent, els serveis de transport urbà, com és el cas d'alguns dels serveis de transport als polígons industrials, són competència dels ajuntaments. Quan els serveis de transport per accedir a un polígon comportin que el recorregut del servei s'ha de realitzar a través de diversos municipis, seria òptim establir acords entre els municipis implicats, l'ATM i la Generalitat de Catalunya. En el cas de serveis urbans o interurbans creats específicament per a minimitzar dèficits d'accessibilitat en un polígon concret, es considera imprescindible la implicació de les empreses del polígon i l'ajuntament, a banda de l'administració titular del mateix.**

  D'altra banda, cal recordar que segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, els promotors de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular hauran de finançar el cost de perllongament de les xarxes de transport des d'on estiguin urbanitzades fins a la nova implantació, o d'aquells serveis de transport que siguin necessaris.

4.2.3. Anàlisi dels costos i dels beneficis de la gestió de la mobilitat

Com s'ha comentat, en els processos de gestió de la mobilitat es generen dos tipus de costos. Els primers fan referència al conjunt de despeses derivades de l'organització del procés, és a dir, els recursos humans i materials, la redacció dels plans de mobilitat, etc. Els segons fan referència a les despeses derivades de la implementació de les mesures del pla en el marc dels acords presos entre tots els agents implicats.

A partir de l'experiència de què es disposa sobre la gestió de la mobilitat a diferents polígons i àrees d'activitat econòmica, **lògicament el cost de les mesures acostuma a ser la despesa més elevada de tot el procés**, **respecte dels costos associats a la creació de la figura del gestor/a de la mobilitat i a la redacció del pla de mobilitat**. En concret, les mesures d'interès general són les que tenen un impacte econòmic més important (com per exemple el perllongament d'una línia de tramvia, la construcció de nous accessos viaris, etc.), ja que, a més de millorar la mobilitat del polígon d'activitat econòmica, també tenen un impacte en el funcionament del sistema de mobilitat d'un determinat territori. Aquestes mesures habitualment acostumen a formar part d'altres instruments de planificació del transport i de la mobilitat i, per tant, la cobertura financera sol ser pública i estar programada. També s'ha de considerar que en el conjunt de mesures, n'hi ha algunes que no es relacionen amb la millora o la introducció de nova infraestructura o nous serveis (creació d'imatge de marca i un lloc web, tríptics informatius, promoció dels viatges compartits i amb bicicleta, etc.) i que solen ser les més econòmiques del procés.

El cost anual del gestor/a de la mobilitat, en general, suposa un valor poc rellevant respecte dels dos altres tipus de costos, tal com es desprèn del conjunt dels plans de mobilitat específics que s'han elaborat fins a l'actualitat.

En general, en qualsevol procés de planificació al qual es dediquen importants recursos econòmics és cada vegada més important conèixer quin és l'impacte real o rendiment que s'obté de la inversió econòmica. Per a les administracions, aquest rendiment, a més de ser econòmic, té a veure amb les millores que suposa per a la

col·lectivitat i ha de traduir-se en millores socials i ambientals. A nivell empresarial, aquesta inversió s'ha de traduir principalment en un còmput d'estalvis en els recursos financers de l'empresa. Per als treballadors també ha de suposar una reducció de la despesa econòmica destinada als desplaçaments, així com una millora en la qualitat dels mateixos desplaçaments.

Tot seguit s'analitza aquest rendiment, específicament per a les parts amb responsabilitats financeres, és a dir, per a l'administració (col·lectivitat) i per a les empreses.

Beneficis per a la col·lectivitat

Tot i que els plans de mobilitat específics de centres generadors de mobilitat o zones d'activitat econòmica no requereixen l'elaboració d'una avaluació ambiental estratègica (d'acord amb la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient), l'Autoritat del Transport Metropolità de la RMB ha considerat necessària l'elaboració d'una avaluació ambiental i social de les mesures i propostes que s'inclouen en el programa d'actuacions dels PME. L'objectiu no és altre que conèixer quina és la situació de partida i preveure, en l'horitzó temporal del pla, quins beneficis socials, ambientals i econòmics poden resultar de l'aplicació de les mesures previstes. En conseqüència, l'ATM pot fer el seguiment de les millores del pla, així com una comparativa entre els diferents PME de la RMB.

La metodologia d'avaluació dels impactes i dels beneficis s'ha basat en la utilitzada per l'ATM en l'elaboració d'aquest tipus de plans i programes, i que també es va aplicar en el Pla Director de Mobilitat de la RMB. Concretament, la metodologia de càlcul, comuna per als diferents PME, permet obtenir els resultats previstos respecte d'emissions de contaminants (NO_x, CO_2 i partícules), costos, consum energètic i costos derivats de l'accidentalitat.

Taula. Exemple dels beneficis previstos en el Pla de mobilitat del Campus de Bellaterra de la UAB

	Variació respecte a l'escenari tendencial	
	Escenari objectiu 1	**Escenari objectiu 2**
NO_x	–6,7%	–13,4%
CO_2	–8,8%	–17,5%
Partícules	–7,7%	–15,4%
Costos percebuts	–10,0%	–20,0%
Cost total	–10,0%	–20,1%
Consum energètic	–8,6%	–17,2%
Accidentalitat	–9,8%	–19,7%

Font: ATM i UAB, 2008.

En referència als PDE, tal com s'ha comentat abans, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'ATM han publicat la "Guia metodològica per a l'elaboració dels PDE". Es tracta d'una guia que està acompanyada d'una eina de càlcul per al còmput de les millores previstes considerant també els vectors següents: emissions de CO_2, NO_x, partícules, costos, consum energètic i accidentalitat.

Beneficis per a les empreses

En general, hi ha una optimització dels recursos econòmics de l'empresa, derivada d'elements com ara:

- La reducció de les hores de treball perdudes a causa de la congestió dels desplaçaments *in itinere* o *in labore.*
- La reducció de les hores de treball perdudes en accidents *in itinere* o *in labore.*
- La reducció dels costos del transport de mercaderies a causa de menor congestió i accidents.
- La reducció dels costos de manteniment de la superfície destinada a l'aparcament.
- L'ús eficient del transport i dels vehicles d'empresa (increment de l'ocupació dels cotxes d'empresa o del transport d'empresa amb autocar).
- La reducció de les baixes laborals a causa de les malalties respiratòries.
- L'increment i optimització del mercat laboral de les empreses.
- La millora dels processos de certificació de la qualitat ambiental de les empreses.
- La contribució a la millora de la qualitat integral del polígon, amb el benentès que permet ser un factor d'atracció per a la localització de noves empreses.
- Etc.

Beneficis per als treballadors

En general, els principals beneficis per als treballadors són els següents:

- La reducció de la despesa econòmica destinada al desplaçament laboral (els desplaçaments amb cotxe solen ser més cars).
- La millora de la conciliació entre la vida laboral i la personal.
- La reducció de l'estrès i de problemes auditius, respiratoris i coronaris causats per la congestió i contaminació acústica.
- L'afavoriment de l'accessibilitat territorial de persones amb rendes més baixes: immigrants, estudiants en pràctiques, dones, etc.
- L'increment de les possibilitats de desenvolupament social i personal.
- La reducció de l'accidentalitat i la mortalitat, tenint en compte que aquests factors afecten sobretot determinades edats i certs mitjans de transport.
- La millora de la seguretat dels desplaçaments interns no motoritzats.
- L'increment de la qualitat de vida.

Definició del
GESTOR/A DE LA MOBILITAT
en els polígons d'activitat econòmica

Bibliografia i sigles

Amb la col·laboració de:

TMB Transports Metropolitans de Barcelona

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

BIBLIOGRAFIA

Bongera, F. (2007) *Regulación Jurídica de las Áreas Industriales de España. Propuestas para una reforma*. Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE).

Bongera, F. (2007) *Nuevas formas de gestión de las áreas empresariales. Coordinadora Española de Polígonos Empresariales* (CEPE). Colección temática "Áreas Empresariales", 1.

Castanyer, M.; Ferran, A. (2007). "Instruments per a la planificació, disseny i la gestió de les noves àrees d'activitat econòmica". *Revista Papers*, 45, p. 49-56.

Cebollada, A. (2007). "L'accessibilitat als polígons industrials: una assignatura pendent". *Revista Papers*, 45.

Donat, C.; Miralles-Guasch, C. (2007). "Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat a Catalunya". *Revista Papers*, 45, p. 9-36.

Esteban, J. (2007). "Els espais d'activitats econòmiques en el planejament territorial". *Revista Papers*, 45, p. 49-56.

Ferri, M. (coord.) (2007). *L'accés sostenible als centres d'activitat laboral. Guia metodològica de suport a l'acció sindical*. Comissió Obrera Nacional de Catalunya, Barcelona.

Institut Català del Sòl (INCASOL) (2007). *Sectors d'Activitat Econòmica. Llibre d'estil*. Barcelona.

Instituto para el Desarrollo y Ahorro Energético (IDAE) (2006). *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo*. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (2007). *Guia per a l'elaboració de Plans de Mobilitat als polígons industrials*. Col·lecció "Quadern del Pacte Industrial", 5.

Vega, P. (2005). *El transporte al trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas.* Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud.

Vega, P. (2005). *Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales.* Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud.

RELACIÓ DE SIGLES

ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

AEPLA: Associació d'Empresaris del Polígon del Pla

AGE: Administració General de l'Estat

AIC: Acord Interprofessional de Catalunya

AODL: Agent d'ocupació i desenvolupament local

ATM: Autoritat del Transport Metropolità

CENIT: Centre d'Innovació del Transport

CEPE: Coordinadora Española de Polígonos Empresariales

CGM: Centre generador de mobilitat

CIMALSA: Centrals i infraestructures per a la mobilitat i les activitats logístiques, SA

COAC: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya

DNM: Directrius Nacionals de Mobilitat

EAMG: Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

EEES: Espai europeu d'educació superior

EMEF: Enquesta de mobilitat en dia feiner

EMO: Enquesta de mobilitat obligada

EMT: Entitat Metropolitana del Transport

ETSECCPB: Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona

FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

HUAV: Hospital Universitari Arnau de Vilanova

IAE: Impost d'activitats econòmiques

ICAEN: Institut Català d'Energia

ICQP: Institut Català de Qualificacions Professionals

IDAE: Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético

IERMB: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

INCASOL: Institut Català del Sòl

PAS: Personal d'administració i serveis

PDE: Pla de desplaçaments d'empresa

PDI: Personal docent i investigador

PDM: Pla director de la mobilitat

PDU: Pla director urbanístic

PGM: Pla General Metropolità

PIMEC: Petita i Mitjana Empresa de Catalunya

PIRMB: Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

PME: Pla de mobilitat específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica

PMU: Pla de mobilitat urbana

POUM: Pla d'ordenació urbanística municipal

RMB: Regió Metropolitana de Barcelona

SOC: Servei d'Ocupació de Catalunya

UAB: Universitat Autònoma de Barcelona

UE: Unió Europea

UPC: Universitat Politècnica de Catalunya

UPIC: Unió de Polígons Industrials de Catalunya

ZAL: Zona d'Activitats Logístiques