

Introducció

1. Polígons industrials inaccessibles

2. Disfuncions econòmiques i socials de la manca
d'accessibilitat

2.1. Els treballadors dels polígons

2.2. Les empreses

2.3. Els exclosos

3. Eines previstes per millorar l'accessibilitat als
polígons: els plans de mobilitat i la figura de gestor
de la mobilitat

3.1. Elaboració dels plans de mobilitat

3.2. El gestor de la mobilitat

4. L'univers del polígon: una realitat heterogènia que
cal tenir en compte per millorar l'accessibilitat

5. Percepcions de les estratègies de mobilitat

6. Recapitulació final

Bibliografia

L'ACCESSIBILITAT ALS POLÍGONS INDUSTRIALS: UNA ASSIGNATURA PENDENT

Introducció

La relocalització de la indústria a les perifèries urbanes en polígons industrials s'ha fet sense tenir en compte les necessitats d'accessibilitat del personal treballador: són àrees amb dèficit molt greu d'oferta de sistemes de transports col·lectius, i el cotxe és l'instrument que millor garanteix l'accessibilitat. Aquesta situació té importants repercussions tant ambientals com socials. Per redreçar-la, la llei de mobilitat de Catalunya preveu la realització de plans de mobilitat en polígons industrials i la creació de la figura del gestor de la mobilitat. Aquests dos instruments tot just comencen a realitzar-se i a implantar-se al territori.

1. Polígons industrials inaccessibles

Els darrers temps, el territori ha viscut un procés de relocalització de les activitats econòmiques, marcat d'una manera general per la concentració de serveis (especialment els avançats) als centres urbans i per l'expulsió cap a les perifèries de les activitats que requereixen grans extensions de sòl com ara la indústria. Així mateix, aquest procés s'emmarca en la gradual especialització del territori segons funcions creant zones d'especialització única separades físicament les unes de les altres. Aquest és el cas dels polígons industrials, que en aquests moments ja formen part del nostre paisatge urbà quotidià (López de Lucio, 1993).

La creació d'aquests polígons coincideix amb l'eclosió de l'ús del vehicle privat i amb el gradual retrocés dels diferents tipus de mitjans de transport col·lectiu. D'aquesta manera es creen unes àrees dissenyades per albergar específicament activitats industrials en espais suburbans més o menys allunyats de les trames urbanes tradicionals sense preveure mesures d'accessibilitat alternatives a l'ús del vehicle privat (Cebollada i Miralles, 2005).

El resultat d'aquest procés és l'existència de nombroses i fragmentades àrees industrials amb greus problemes d'accessibilitat llevat que s'hi arribi amb el cotxe particular. El treball de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PIRMB) il·lustra aquesta afirmació (vegeu la taula 1): el 19% dels polígons industrials de l'àmbit metropolità i el 20% de la superfície industrial presenta greus dèficits d'accessibilitat amb transport públic; això és, que la parada de l'autobús interurbà o l'estació de tren més propera és a una distància superior als 1.500 metres en línia recta des del centre del polígon. Així mateix, el 23% dels polígons i el 26% de la superfície industrial tenen una accessibilitat regular en transport públic (PIRMB, 2003). Aquestes dades, però, encara poden ser optimistes si es té en compte que no s'han analitzat els serveis de transport; és a dir, un polígon pot estar a 500 metres d'un baixador de tren, però que la freqüència de pas del ferrocarril sigui cada dues hores o que un autobús cada hora serveixi un polígon industrial de 5.000 treballadors. Tampoc no s'han inventariat les

TAULA 1 Accés en transport públic als polígons industrials de la regió metropolitana de Barcelona

| | Nombre de polígons | % | Superfície industrial (ha) | % |
|------------------------------|--------------------|-----|----------------------------|-----|
| Menys de 750 metres | 401 | 58 | 8.597 | 54 |
| De 750 a 1.500 metres | 159 | 23 | 4.156 | 26 |
| Més de 1.500 metres | 134 | 19 | 3.173 | 20 |
| Total | 694 | 100 | 15.926 | 100 |

Font: Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, 2003.

TAULA 2 Repartiment modal a les àrees industrials (en percentatge), 2004-2005

| | Vehicle privat | Transport col·lectiu | No motoritzats | Vehicle d'empresa | Totals |
|---|----------------|----------------------|----------------|-------------------|--------|
| Granvia Sud¹ | 65,6 | 27,6 | 6,8 | 0,0 | 100,0 |
| Montmeló² | 74,5 | 5,0 | 0,6 | 19,8 | 99,9 |
| Montornès del Vallès² | 58,0 | 2,2 | 0,7 | 39,1 | 100,0 |
| Palau-Solità i Plegamans² | 93,0 | 4,2 | 1,8 | 1,0 | 100 |
| Parets del Vallès² | 93,0 | 0,2 | 0,3 | 6,5 | 100 |
| Polinyà² | 95,0 | 0,6 | 2,5 | 1,7 | 99,8 |
| Santiga³ | 94,8 | 5,2 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| Can Mitjans i Can Tries⁴ | 92,6 | 6,7 | 0,7 | 0,0 | 100,0 |

1 Aquest polígon pertany al municipi de l'Hospitalet de Llobregat.

2 Es tracta del conjunt de polígons del municipi.

3 Aquest polígon industrial pertany als municipis de Barberà del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda.

4 Aquests polígons pertanyen al municipi de Viladecavalls.

Font: Cebollada i Miralles (dirs.) 2006a i 2006b; Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Generalitat de Catalunya, 2005a i 2005b; i RACC 2004.

barreres físiques, naturals o urbanístiques que poden separar l'estació o parada del polígon.

També el transport d'empresa té un paper marginal. Inicialment, les primeres empreses que s'instal·laren als polígons, a finals dels anys seixanta o principis dels setanta, oferien aquest servei a la seva plantilla. Amb el pas dels anys, aquest mitjà de transport s'ha anat abandonant: l'augment de l'índex de motorització de la població, la dispersió residencial, la rigidesa de l'oferta i la gradual externalització dels costos de transport són els elements que expliquen aquest retrocés. En aquests moments, i segons dades de la *Mostra de polígons d'activitat de Catalunya, 2005-2006*, de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, només el 10,3% dels polígons de la regió metropolitana de Barcelona i el 7,4% dels de Catalunya tenen com a mínim una empresa que compta amb aquest servei.

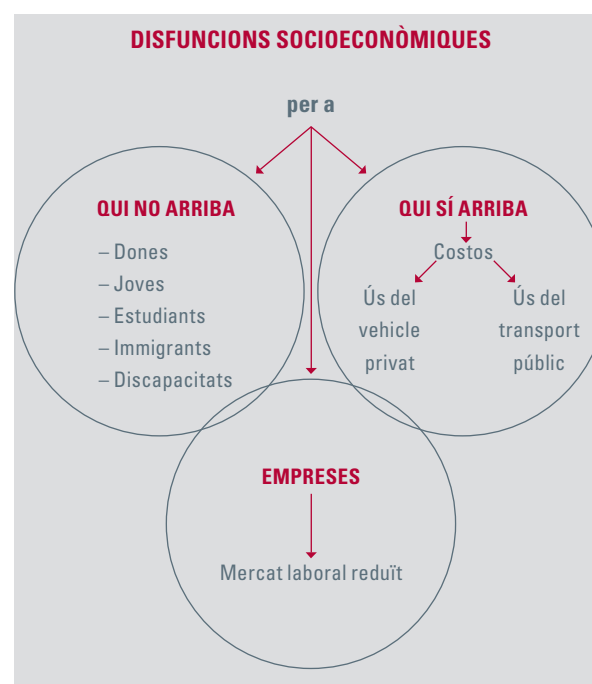
Amb aquestes dades de l'oferta de transport col·lectiu no resulta estrany el repartiment modal de les persones que es desplacen a treballar als polígons industrials. La taula 2 mostra el repartiment modal en diferents polígons de la regió metropolitana de Barcelona, i s'hi observa un grup de polígons, tots ells situats en municipis perifèrics, on l'ús del cotxe supera el 90%. Aquest percentatge baixa excepcionalment en polígons on algunes grans societats disposen de transport d'empresa (com és el cas dels polígons de Montornès del Vallès) o bé als situats prop de nuclis metropolitans centrals on la presència del transport col·lectiu és relativament alta, com ara Granvia Sud, a l'Hospitalet de Llobregat.

2. Disfuncions econòmiques i socials de la manca d'accessibilitat

La manca d'accessibilitat als polígons industrials amb mitjans alternatius al vehicle privat comporta tot un

seguit d'impactes ambientals i disfuncions socioeconòmiques. En aquest article només s'assenyalaran les segones, agrupades segons el col·lectiu a qui afecten: els treballadors dels polígons, les empreses dels polígons, els exclosos dels polígons.

FIGURA 1 Disfuncions socioeconòmiques per cada col·lectiu d'afectats



Font: Elaboració pròpia.

2.1. Els treballadors dels polígons

En aquest cas es tracta dels col·lectius que, malgrat els déficits d'accessibilitat enunciats més amunt, tenen la possibilitat d'arribar als polígons industrials i, per tant, als seus llocs de treball. Això no treu, però, que aquestes

persones hagin d'assumir sobre costos derivats d'aquest fet. Per a la majoria, que *arriben amb el seu vehicle privat*, aquests costos fan referència al temps de desplaçament, als costos monetaris i als accidents *in itinere*.

El sobre cost temporal està directament derivat de l'ús massiu del vehicle privat i de la congestió que es dona a la xarxa viària. Aquest fet es tradueix, principalment, amb un augment del temps de viatge i, per tant, de la jornada laboral, ja que el desplaçament és per motiu laboral. Aquest major temps destinat a romandre en trajecte també té efectes sobre la conciliació de la vida laboral i familiar.

Els costos monetaris provenen principalment de la necessitat d'adquisició i manteniment del vehicle privat com l'instrument necessari per arribar al lloc de treball. Però aquest cost s'incrementa a causa de la congestió pel major desgast del vehicle i el més alt consum de combustible.

Els accidents *in itinere* són clarament un altre element problemàtic envers les persones que es desplacen amb vehicle privat a la feina. Es tracta dels accidents que es pateixen quan es va o es torna de treballar. Per al conjunt de l'estat espanyol, el 40% dels accidents de trànsit (uns 40.000 l'any) són *in itinere*, és a dir, en desplaçaments anant o tornant de la feina. A Catalunya, el nombre absolut d'aquest tipus d'accidents va ser de 17.371 el 2004. El 2003 es van produir a Catalunya 90 accidents mortals *in itinere*, la gran majoria deguts a sinistre de trànsit, xifra que significa que 6 de cada 10 morts per accident laboral són en el desplaçament *cap a o des de* la feina. Per completar aquestes dades, un de cada nou accidents laborals que causen baixa a Espanya és de trànsit, fet pel qual es van perdre 140 milions de jornades de treball (CONC, 2004).

Pel que fa a les persones treballadores dels polígons industrials que arriben amb transport públic, es troben amb el fet que el cost temporal és molt elevat. Els motius d'aquest augment de temps són diversos. En primer lloc, hi ha la necessitat de fer transbordaments; en segon, existeix la congestió de la xarxa viària, que els usuaris dels autobusos també pateixen; en tercer lloc, la distància entre la parada de l'autobús (o l'estació de tren) i el lloc de treball; i en quart lloc, l'adaptació dels horaris del servei al polígon, la qual cosa fa que s'hagi d'arribar molta estona abans de l'inici de la jornada laboral o esperar una llarga estona a la sortida.

2.2. Les empreses

La manca d'accessibilitat amb mitjans alternatius al vehicle privat també perjudica les empreses que es localitzen als polígons, ja que moltes vegades han d'operar amb un mercat laboral reduït. Aquesta situació afecta les categories professionals més baixes, els estudiants en pràctiques i, en menor mesura, les categories altes.

Per satisfer les necessitats de contractació dels perfils menys especialitzats només es pot recórrer al mercat laboral més proper –habitualment del mateix municipi– a causa de la baixa disponibilitat de vehicle privat dels membres d'aquests col·lectius. Això fa que les empreses tinguin dificultats per satisfer les seves necessitats i no poden mobilitzar els recursos humans més adients a les seves demandes que existeixen al territori.

Les dificultats per comptar amb estudiants en pràctiques és una altra de les incidències negatives que les empreses pateixen. Els cicles formatius d'ensenyament secundari inclouen la necessitat de realitzar pràctiques professionals com a part del pla d'estudis. La possibilitat de tenir estudiants en pràctiques, en general, és ben valorada per part de les empreses perquè és una ocasió per provar treballadors que tenen una formació bàsica però que, al mateix temps, poden acabar-se de formar segons les necessitats específiques del lloc on són. Les dificultats d'accés als polígons industrials fan que moltes empreses renunciïn a la possibilitat de tenir aquests estudiants en pràctiques.

Un altre dels perfils que les empreses tenen problemes per contractar (o en ocasions retenir) és el de les categories altes. Algunes empreses de polígons suburbans de la segona corona metropolitana es troben amb què a certs nivells els empleats valoren cada cop més la possibilitat de disposar de temps personal. La congestió existent i el consegüent temps que cal invertir a la carretera fa que la proximitat i l'estalvi de temps siguin elements a tenir en compte a l'hora d'optar a un lloc de treball. Enfront d'això, l'estratègia emprada per les empreses per retenir el personal que els interessa especialment és la d'oferir salaris més alts.

Una altra conseqüència de la manca d'accessibilitat, i en relació amb tot el que ara s'acaba d'esmentar, és la dificultat per estabilitzar les plantilles de certes empreses. Al paràgraf anterior s'ha vist el cas de les categories superiors. Però amb l'escala més baixa i mitjana passa el mateix, especialment a les companyies més allunyades de l'oferta del transport públic d'ús col·lectiu i a les que pertanyen als sectors d'activitat on els salaris són més baixos.

Així mateix, la congestió també té un efecte sobre les empreses, ja que en la pràctica suposa la pèrdua d'hores de feina. És interessant el càlcul fet de la pèrdua de capacitat productiva de la planta de Seat de Martorell, on pels retards en l'entrada dels treballadors es deixen de fabricar fins a 2.000 vehicles per any. Per aquest motiu, es planteja oferir un servei ferroviari a la planta de producció i així evitar la congestió de la xarxa viària (CONC, 2004).

2.3. Els exclosos

El tercer bloc d'afectats està compost pels col·lectius que queden fora de les possibilitats d'usar el vehicle

privat de forma quotidiana i autònoma i que constitueixen els *absents* dels polígons industrials. Només cal fullejar la premsa i veure com les ofertes de treball van acompanyades de l'exigència de "disponibilitat de vehicle propi" per arribar a la feina; tant se val si aquesta és temporal per a tres mesos i en la categoria professional més baixa. Evidentment, això té un fort impacte en les oportunitats laborals d'aquestes persones i en les possibilitats de trobar feina. De manera general, els grups que tenen més dificultats per arribar als polígons industrials són les dones, els estudiants, els joves i les immigrants.

Les dones més afectades tenen un perfil formatiu baix i desenvolupen la seva tasca en la producció o bé en serveis externs com ara la neteja. Per superar aquest dèficit d'accessibilitat, les dones han de bastir estratègies dependents de terceres persones, fet que explica que siguin les principals usuàries del *car pool* i del cotxe com a acompanyant. Això fa que l'accés de les dones als polígons quedi molt limitat als territoris propers.

D'entre els estudiants en pràctiques, els principals afectats són els del cicle formatiu mitjà (encara no són majors d'edat) i especialment els homes, que són els que opten per formar-se en branques industrials i que, per tant, volen desenvolupar les pràctiques en empreses majoritàriament localitzades als polígons. Per contra, les noies solen especialitzar-se en branques com ara administració, sanitat, perruqueria, comerç, activitats on les pràctiques poden realitzar-se, en la majoria dels casos, a l'interior de les ciutats. Igual que en el cas de les dones, els estudiants en pràctiques són un col·lectiu que es recolza en l'ús del cotxe com a acompanyant per tal d'accedir als polígons. La manca de seguretat a les infraestructures viàries que condueixen als polígons industrials inhabilita la possibilitat que aquest col·lectiu emprí mitjans alternatius com ara la bicicleta o el ciclomotor.

Els joves més afectats per aquesta situació de dificultats en l'accessibilitat als polígons, a més dels estudiants, són els de les edats més baixes, amb menys formació i amb pocs recursos econòmics. Les dificultats d'inserció laboral que troben aquestes persones per la manca d'accessibilitat condueixen a la seva desvalorització social i fa que estiguin en una situació d'elevat risc d'exclusió social.

Els immigrants també troben greus dificultats d'accés als polígons industrials. No obstant això, aquest col·lectiu recorre a un ventall molt ampli d'estratègies per intentar superar aquesta situació. Llargs recorreguts suburbans a peu o en bicicleta pels vorals de les carreteres i en hores extremes, l'ús del cotxe com a acompanyant o fent *car pool*, i emprar els transports públics; tot val per superar la posició desfavorable de sortida al mercat laboral.

Paradoxalment, la situació absolutament deficitària d'accessibilitat dels polígons industrials afecta d'una manera punyent els col·lectius més febles des del punt de vista socioeconòmic, que són també els que tenen unes pautes de mobilitat més sostenibles. Una exigència social, la mobilitat sostenible, que difícilment podem posar a la pràctica per arribar als llocs de treball dels polígons amb la situació d'oferta actual.

3. Eines previstes per millorar l'accessibilitat als polígons: els plans de mobilitat i la figura de gestor de la mobilitat

Des del mes de juliol de 2003, Catalunya compta amb un nou marc normatiu per ordenar la mobilitat. La Llei de Mobilitat, aprovada per unanimitat pel Parlament, té per objectius planejar i gestionar la mobilitat a partir de criteris de sostenibilitat ambiental i social. La problemàtica que s'ha exposat fins ara ha suposat que en la citada llei hi hagi una línia de treball que reculli els problemes d'accessibilitat als polígons industrials i estableix la necessitat de realitzar plans de mobilitat específics per aquestes àrees que, entre d'altres objectius, han de crear la figura del gestor de la mobilitat.

3.1. Elaboració dels plans de mobilitat

En aquests moments es comencen a elaborar els primers plans de mobilitat en polígons industrials, en part pel desenvolupament de la llei, però sobretot per la necessitat detectada pels mateixos agents locals de posar fil a l'agulla a un problema cada vegada més visible al seu territori.

Els plans de mobilitat són promoguts per diferents agents territorials i des de diferents àrees del territori. El caràcter transversal de la mobilitat i les diferents escales territorials que hi intervenen fan que es doni (o es pugui donar) un certa profusió de plans pel que fa a impulsors i territoris afectats i que pugui denotar certa descoordinació als estudis i les propostes. En aquests moments s'elaboren plans de mobilitat promoguts per la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, els consells comarcals i els ajuntaments. A més, hi ha una gran quantitat d'àrees des d'on es promouen aquests plans: política territorial i urbanisme, promoció econòmica, mobilitat i medi ambient. Aquesta multiplicitat d'administracions i d'àrees fa que en ocasions es produeixin solapaments i que els recursos puguin dirigir-se cap als mateixos polígons. S'ha arribat al cas que des d'un mateix ajuntament s'impullessin dos plans de mobilitat diferents en un mateix polígon industrial sense que les dues àrees promotores (promoció econòmica i medi ambient) ho sabessin. Tot i que el sentit comú i la voluntat fan que s'evitin contradiccions flagrants i es corregeixin solapaments i descoordinacions, no treu que en general hi hagi una manca d'estratègia global d'actuació en aquest assumpte.

A continuació s'esmentaran alguns plans de mobilitat realitzats en polígons industrials de la regió metropolitana de Barcelona, agrupats segons metodologies i objectius.

Amb un caràcter pioner, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PIRMB), i més en concret la seva Comissió de Mobilitat, va impulsar el 2004 l'elaboració de plans de mobilitat en polígons de tres municipis metropolitans, amb la intenció d'anar més enllà dels propis plans i d'elaborar una guia de criteris metodològics que servís per elaborar plans en altres àrees industrials. Aquests plans van incloure, amb un clar component innovador, les disfuncions socioeconòmiques derivades de la manca d'accessibilitat i la identificació dels col·lectius exclosos, anant més enllà de l'habitual estudi de la demanda de mobilitat. Aquest treball va comptar amb la participació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya.

Gairebé en paral·lel, l'àrea de Vies Locals de la Diputació de Barcelona elaborà un pla de mobilitat per a un paquet industrial de tres municipis del Vallès Oriental. En aquesta ocasió hi hagué una transmissió metodològica amb el PIRMB de manera que el pla tingué resultats comparables amb el cas anterior.

La mateixa metodologia s'ha emprat al Pla de Mobilitat dels Polígons Industrials del municipi de Viladecavalls, promogut pel Pacte per a l'Ocupació del Vallès Occidental.

Aquests plans estan en diferents fases d'implementació de part de les mesures proposades, bàsicament les referides a la millora o creació de noves línies d'autobús. Altres mesures que s'han proposat, com les referides a la creació de consells de mobilitat, o de gestors de mobilitat, o a actuacions en l'àmbit del vehicle privat, no han estat executades.

L'àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona lidera un projecte europeu de tres anys que té com a objectius l'elaboració de 10 plans de mobilitat en polígons industrials (set de la demarcació de Barcelona i un a cadascuna de les altres tres províncies de Catalunya) en un primer moment (el primer any) i l'establiment d'una metodologia per a l'elaboració de mecanismes de negociació entre els agents dels polígons per implementar les mesures proposades. Per això, el projecte preveu la formació i contractació de 10 gestors de la mobilitat per dur a terme aquesta tasca durant els dos propers anys.

Val la pena esmentar el treball que es duu a terme al Pacte per l'Ocupació, del Consell Comarcal del Vallès Occidental, d'inventariar la totalitat de plans i projectes de mobilitat que afecten els polígons industrials d'aquesta comarca. Aquest inventari pretén recollir totes les propostes de millora de l'accessibilitat als polígons, especialment les que en l'actualitat encara no

han estat realitzades, mostrar possibles solapaments, detectar complementarietats, cartografiar els polígons *oblidats*, etc. En tot cas, es tracta d'un projecte que vol fer una lectura global per donar pautes d'actuació comarcals integrant un territori més ampli que el del propi polígon o municipi. S'ha de tenir en compte que les àrees industrials de la regió metropolitana en moltes ocasions formen continus urbans que salten els límits administratius municipals. Això significa que molts dels plans de mobilitat als polígons industrials d'un determinat municipi afecten només allò comprès dins del terme, malgrat que l'àrea industrial s'estengui més enllà.

En total, es van inventariar al Vallès Occidental 58 plans o projectes, dels que 21 són específics de polígons industrials¹ i són una mostra de la diversitat d'administracions i agents implicats, així com les diferents àrees que treballen qüestions de mobilitat. Un altre element que el treball posa damunt de la taula és la descoordinació i el desconeixement que a vegades existeix en el si dels mateixos ajuntaments.

3.2. El gestor de la mobilitat

Com ja s'ha dit, la Llei de Mobilitat preveu la creació del gestor de la mobilitat. Aquesta figura, però, no està encara definida i presenta nombrosos interrogants de quin n'ha de ser el perfil, quin el territori sobre el que han d'actuar i qui l'ha de contractar.

Sobre les funcions sembla que ha de ser especialment l'encarregat de gestionar la mobilitat al polígon a partir de l'aplicació del pla elaborat i ha de tenir especial cura de treballar amb els agents del polígon per tal d'avançar amb consens cap a la resolució dels problemes. De tota manera, donats els dèficits que els polígons presenten en molts aspectes, hi ha defensors d'un gestor de polígon en general més que d'un gestor de mobilitat al polígon en concret.

Sobre el territori que ha de comprendre el polígon també hi ha confusió. Només al Vallès Occidental s'han inventariat 112 polígons industrials, alguns de dimensions molt petites, d'altres simples peces integrades en un continu territorial industrial que han quedat definits com a polígons per l'existència d'un pla parcial que els va desenvolupar. Sembla força il·lògic que cada un d'aquests polígons compti amb un gestor i en canvi possiblement seria més viable una agrupació de polígons a partir de criteris de continuïtats territorials, mercat laboral i fluxos de mobilitat com a principals variables.

Finalment, quina administració o agents assumeixen els costos de la seva formació i de la seva contractació és un altre dels problemes actuals. Si bé la llei diu que el "pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mo-

¹ Al treball es consideraven plans de mobilitat més generals si el municipi no comptava amb estudis específics per a les àrees d'activitat productiva.

bilitat 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" (*Llei de Mobilitat, Disposició addicional tercera*), no és clara la possibilitat real mentre es basi en el voluntarisme de les empreses i no en un marc normatiu clar i vinculant.

En aquests moments es considera que existeixen dos gestors de la mobilitat: a la Zona Franca i a la Universitat Autònoma de Barcelona, tot i que en el darrer cas no es tracta d'un polígon industrial pròpiament dit. Però com es pot veure, tots dos casos són àrees especials, de dimensions molt grans, que fan difícil que la seva experiència es pugui traspassar directament a d'altres llocs. Finalment, els responsables del projecte liderat per l'àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona preveuen el finançament dels gestors de mobilitat a càrrec de les institucions europees, com a prova pilot, pel que és difícil també estendre aquest finançament a la resta de polígons.

4. L'univers del polígon: una realitat heterogènia que cal tenir en compte per millorar l'accessibilitat

La millora de l'accessibilitat als polígons industrials consisteix a posar els instruments necessaris per fer possible arribar-hi amb mitjans alternatius al vehicle privat. Però els polígons són molt heterogenis al seu si pel que fa a estructura, agents, col·lectius, tasques, horaris, etc. Cal tenir en compte aquesta diversitat i les propostes no han d'estar pensades en genèric, sinó per a col·lectius concrets. En aquest sentit, les empreses són l'espai físic on diferents grups de persones coincideixen diàriament per desenvolupar la seva tasca laboral, però tots tenen una relació específica amb els mitjans de transport i amb unes pautes de mobilitat determinades.

A continuació es descriuen els col·lectius que poden formar el conjunt de persones que han d'accedir quotidianament als polígons.

Els treballadors contractats per les empreses ubicades al mateix polígon no són un grup homogeni ni per gènere, ni per estructura d'edats, categoria professional, horaris, nivell de discapacitació o drets. En tot cas, constitueixen el col·lectiu més visible i són l'objectiu central de les diagnòstics i propostes dels plans de mobilitat dels polígons.

Els treballadors subcontractats formen una bossa heterogènia que té un paper important en el funcionament de les empreses, ja que aquestes tendeixen a externalitzar un gran nombre de tasques, incloses feines de producció. Aquests treballadors subcontractats poden ser dirigits cap al polígon pels següents agents:

a) *Empreses de treball temporal (ETT)*. Constitueixen la font de proveïment d'un gran nombre de persones que

es desplacen diàriament als polígons. Atès el caràcter temporal de les seves tasques i les categories baixes amb què són contractats, es tracta de col·lectius que tenen grans dificultats d'accessibilitat, ja que moltes d'aquestes persones no disposen de vehicle propi.

b) *Empreses de neteja*. Aquesta és una activitat que es realitza a totes les empreses dels polígons i que normalment es fa mitjançant una subcontracta. La mà d'obra sol ser femenina, amb dificultats d'accessibilitat, i sol treballar en hores extremes del dia, en moltes ocasions abans de començar la jornada laboral partida. Per tant, són persones que desenvolupen la seva tasca en les hores de major dèficit d'oferta de mitjans de transport alternatius al vehicle privat.

c) *Empreses de treball amb persones discapacitades*. Tot i que aquestes persones puguin ser també contractades directament per la companyia, existeixen entitats que de fet funcionen com a empreses de serveis amb l'objectiu d'inserir els qui pateixen algun tipus de discapacitat. Aquest col·lectiu també presenta unes característiques específiques de mobilitat que fan que requereixi mitjans de transport adequats. En aquest sentit, la majoria dels autobusos que arriben als polígons industrials no estan adaptats, per la qual cosa són inaccessibles per aquest col·lectiu.

d) *Altres col·lectius subcontractats*. Poden ser els del sector de seguretat, de jardineria o de cuina, que en ocasions també presenten característiques específiques pel que fa a horaris i relació amb els mitjans de transport.

Els instituts d'ensenyament secundari (IES) i les universitats també són proveïdors de persones que desenvolupen, almenys parcialment, la seva activitat formativa a les empreses dels polígons. Als apartats anteriors ja s'han esmentat les dificultats d'accessibilitat dels estudiants en pràctiques. El currículum dels mòduls formatius de cicles mitjà i superior d'ensenyament secundari preveu, dins del pla d'estudis, la realització de pràctiques per completar la seva formació. Aquestes pràctiques es realitzen durant el curs acadèmic de manera que en la pràctica cal compaginar mitja jornada a l'empresa amb una altra mitja jornada a l'IES. Els estudiants, per tant, formen un col·lectiu amb unes característiques específiques de mobilitat pel que fa a repartiment modal, horaris i recorreguts.

5. Percepcions de les estratègies de mobilitat

A més d'aquesta realitat heterogènia pel que fa a agents i col·lectius presents als polígons industrials, també hi ha una diversitat de percepcions entorn de les diferents estratègies de mobilitat. Conèixer aquestes percepcions és un element cabdal a l'hora d'implementar propostes d'accessibilitat: quines seran les col·laboracions i quines les reticències a la introducció de millores, quin

paper exercirà cada agent i quina responsabilitat estarà disposat a assumir seran informacions útils per al gestor de la mobilitat per tal de desenvolupar unes mesures forçosament complexes, tal com ho és el problema que cal resoldre. A continuació es descriuen aquestes estratègies de mobilitat i les percepcions més comunes que en tenen els diferents agents.

Cotxe com a conductor. Aquesta és l'estratègia percebuda com a hegemònica i més útil per accedir als polígons. De fet, al començament d'aquest article ja s'ha vist com és l'opció majoritària als polígons dels quals es disposen dades. Aquest fet cal contextualitzar-lo en la pobra oferta de transport alternatiu al vehicle privat i en el fet que als polígons hi ha col·lectius absents, és a dir, precisament els que no disposen d'un vehicle propi. Aquesta manca d'alternatives fa que moltes empreses demanin específicament la necessitat de disposar de cotxe als seus treballadors, de manera que es continua negant l'accés als exclosos del model de mobilitat.

Compartir cotxe. Sovint s'oblida que pot donar-se un ús més racional al cotxe, des d'un punt de vista ambiental i social. Compartir el cotxe també és una pràctica habitual per accedir als polígons. En la taula 3 s'observa que els percentatges dels que fan ús d'aquesta estratègia se situen entre el 4,3% del polígon de Granvia Sud i el 10% dels polígons del municipi de Polinyà.

TAULA 3 Persones que es desplacen a treballar en cotxe o moto com a acompanyants (en %)

| Cotxe i moto com a acompanyant | |
|---------------------------------------|--------|
| Granvia Sud | 4,3 % |
| Palau-Solità i Plegamans | 8,0 % |
| Polinyà | 10,0 % |
| Santiga | 4,4 % |
| Viladecavalls | 4,9 % |

Font: Cebollada i Miralles (dirs.) 2006a i 2006b; Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Generalitat de Catalunya 2005a i 2005b.

Ens trobem amb dues maneres de compartir. La primera fa referència al *car pool*, és a dir, la realització del trajecte conjuntament amb d'altres companys de feina. Les motivacions per recórrer a aquesta estratègia poden ser compartir despeses i fer rotacions en l'ús del cotxe o bé perquè és una forma alternativa d'accedir al lloc de treball per part de les persones que no disposen de cotxe. La segona manera de compartir cotxe és emprar els recursos familiars i fer-se acompanyar expressament al lloc de treball quan no es disposa d'altra solució. En aquest cas solen ser dones i joves els qui més recorren a aquesta estratègia. La percepció que tenen moltes empreses respecte a l'ús d'aquesta estratègia per part dels que no disposen de cotxe és negativa, ja que es creu que no és una solució vàlida perquè qualsevol incidència en la persona conductora

significa l'absentisme laboral dels acompanyants. Per tant, per promoure aquesta estratègia cal prèviament l'establiment de mesures que solucionin aquests problemes i establir la col·laboració de tots els agents.

Transport d'empresa. És vist per moltes companyies com una rêmora del passat que cal acabar d'extingir. És una oferta que disminueix any rere any amb la compra dels drets als treballadors per part de l'empresa. En alguns casos es manté per obligació del marc normatiu (si s'ha produït un trasllat de la companyia) o per la negativa a desprendre's d'aquest dret adquirit per part dels comitès d'empresa. La seva continuïtat passa per renegociar-ne les condicions, que sigui un servei compartit per diverses empreses, i per crear col·laboracions entre totes les parts implicades.

Transport públic. És percebut com a absolutament insuficient per la totalitat dels agents. Els percentatges que mostren les enquestes als treballadors dels polígons ja donen idea de la situació del seu servei. En la taula 2 ja s'ha vist com la quota en el repartiment modal és molt baixa i oscil·la entre un marginal 0,2% de Parets del Vallès i l'excepcional 27,6% de Granvia Sud de l'Hospitalet de Llobregat. Però llevat d'aquest darrer cas, tots els valors dels polígons analitzats se situen per sota del 6,7%.

La creació de noves línies, o l'adequació de les ja existents, cal fer-la a partir de les necessitats horàries, complementant-la amb l'oferta existent i integrant-la en la xarxa del transport públic. Així, per exemple, no pot ser que el servei d'autobusos proposat comenci abans que el servei d'autobusos urbans del municipi d'origen de línia. Les propostes d'actuació en aquest àmbit, a més, han de vetllar perquè s'ofereixi una oferta competitiva en temps, amb una dimensió a la mida del polígon, al nombre d'ocupats existents. Així mateix, les propostes han d'integrar les percepcions dels usuaris entorn dels elements de confort i seguretat als recorreguts fins a les parades i estacions. Així doncs, és important introduir la perspectiva de gènere perquè, d'una banda, les dones són qui més utilitzen aquests mitjans de transport, i d'una altra, són les que d'una manera més clara perceben les situacions d'inseguretat: serveix d'alguna cosa l'existència d'una parada d'autobús inaccessible o percebuda com a perillosa? Existeixen antecedents que evidencien que no s'usen aquests mitjans de transport precisament per aquest fet.

Modes no motoritzats. Malgrat que aquests desplaçaments són percebuts de manera absolutament marginal, anar a peu afecta la majoria de treballadors, ja que acaba formant part de quasi tots els desplaçaments. Per això, qualsevol proposta que tingui per objecte la millora d'accessibilitat als polígons ha de preveure els itineraris a peu i en bicicleta, tant a l'interior de l'àrea industrial com en la possible connexió amb les infraestructures de transport i els nuclis urbans de l'entorn.

Aquests itineraris han de ser practicables amb seguretat a qualsevol hora del dia i per qualsevol col·lectiu, fet que suposa, una vegada més, la perspectiva de gènere en el seu disseny.

6. Recapitulació final

En aquests moments ens trobem en un punt d'eclosió de plans i actuacions per a millorar l'accessibilitat als polígons industrials del nostre territori. La situació actual d'aquests espais, derivada de la manca de planificació en relació amb l'accessibilitat, i els problemes ambientals, socials i funcionals que comporta, justifica l'interès de molts agents amb la finalitat de treballar per aportar solucions als problemes esmentats.

Però l'elaboració d'aquests plans per part de diverses entitats i en diferents territoris no ha de suposar l'oblit de treballar a una escala més àmplia, que inclogui un territori que vagi més enllà d'un sol polígon industrial i que l'interrelacioni amb la seva àrea de mercat laboral i amb els altres polígons industrials de la zona. D'aquesta manera cal aprofitar les complementarietats, utilitzar les línies ja existents, compartir serveis, no només per part de diferents empreses, sinó també de polígons distints com a elements més significatius.

També és important que els plans i les propostes que es realitzin comptin amb la col·laboració dels agents implicats per dur-los a terme. Com ja s'ha comentat al llarg de l'article, s'apliquen principalment les propostes referents al transport públic, però en canvi d'altres poden quedar a l'aire: l'establiment d'un gestor de la mobilitat, la creació d'un consell de la mobilitat, actuacions sobre l'oferta del transport privat o les millores d'accessibilitat en modes no motoritzats queden moltes vegades sen-

se realització. No per això deixen de tenir importància, però sobretot són mesures que requereixen consens, col·laboració i participació dels agents, elements que van més enllà d'un pla tècnic.

Un altre element que s'ha de considerar és que cal tenir presents tots els agents i col·lectius dels polígons: els més visibles i els més ocults, els presents i els absents. De fet, quan es plantegen els plans de mobilitat als polígons industrials s'ha de tenir ben clar que es persegueixen dos objectius: el canvi modal d'aquelles persones que ja arriben diàriament al polígon i la inclusió laboral dels col·lectius que han restat al marge per impossibilitat d'arribar-hi. Les enquestes de demanda es dirigeixen als que arriben i, normalment, als qui estan contractats directament per les empreses dels polígons, i difícilment s'arriba als col·lectius subcontractats; les mateixes dades per conèixer l'univers de persones que treballen al polígon poden oblidar-se de col·lectius com ara els de neteja, els contractats per ETTs o els serveis auxiliars. I com ja s'ha esmentat, amb independència del seu volum, són col·lectius especialment sensibles per les seves pautes de mobilitat.

Per a la identificació dels col·lectius absents és necessari recórrer a metodologies d'investigació qualitatives. Conèixer l'estructura del problema, les percepcions i sensibilitats a l'entorn de la situació generada per la manca d'accessibilitat i els perfils dels absents són els elements necessaris que han de permetre elaborar propostes per facilitar la inclusió laboral d'aquests col·lectius.

Finalment, cal vetllar perquè els polígons industrials de nova construcció es planifiquin integrant des de la seva concepció inicial les necessitats d'accessibilitat i preveient la inclusió dels modes de transport que permetin un accés sostenible, segur i universal.

Bibliografia

Barbé, Ll. (dir.) (1971); *Dinámica y perspectiva del Vallès. 1969. La industrialización*, vol. 10. Sabadell, Caja de Ahorros de Sabadell.

Cebollada, A., i C. Miralles-Guasch (2005); "Modelo urbano, movilidad y exclusión social", en F. Manero i H. Pascual (coord.) *Innovación tecnológica, servicios a las empresas y desarrollo territorial*, Valladolid, Universidad de Valladolid, pàgs. 197-210.

Cebollada, A., i C. Miralles-Guasch (dirs.) (2006a); *Diagnosi de l'accessibilitat als polígons industrials de Can Mitjans i Can Tries. Anàlisi de l'oferta i la demanda de transport*, Bellaterra, Consell Comarcal del Vallès Occidental i Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Cebollada, A., i C. Miralles-Guasch (dirs.) (2006a); *Diagnosi de l'accessibilitat al polígon industrial de Santiga. Anàlisi de l'oferta i la demanda de transport*, Bellaterra, Consell Comarcal del Vallès Occidental i Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

CONC (2004); *L'accés sostenible al lloc de treball*, Barcelona, CC OO.

Diputació de Barcelona (2004); *Estimació de la demanda d'un servei de transport públic entre Montmeló, Montornès del Vallès, Parets del Vallès i els polígons industrials*, Barcelona, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Montmeló, Ajuntament de Montornès del Vallès i Ajuntament de Parets del Vallès.

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2006); *Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons d'activitat industrial i terciària a Catalunya*, Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (inèdit).

López de Lucio, R. (1993); *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, València, Servei de Publicacions de la Universitat de València.

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (2003); *Transport públic i treball*, Barcelona, Beta Editorial.

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Generalitat de Catalunya (2005a); *Pla de mobilitat dels polígons industrials de Polinyà i Palau-solità i Plegamans*, Barcelona, Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Generalitat de Catalunya (2005b); *Pla de mobilitat del polígon Granvia Sud / Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat*, Barcelona, Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

RACC (2004); *Anàlisi de la demanda de transport públic a polígons industrials*.