

Transport públic i treball

Disponibilitat de transport públic col·lectiu interurbà als
polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona



Quadern del Pacte Industrial 1

beta
editorial



PACTE INDUSTRIAL DE
LA REGIÓ METROPOLITANA
DE BARCELONA

Quadern núm. 1: Mobilitat

Transport públic i treball

**Disponibilitat de transport públic col·lectiu als polígons
industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona**

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

amb la col·laboració de Mcrit

Territori, món del treball i empreses són els eixos principals de la col·lecció **Quaderns del Pacte Industrial** que s'inicia amb el Quadern "Transport Públic i Treball. Disponibilitat de transport públic col·lectiu als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona".

Es tracta d'una nova col·lecció que té com a objectiu donar a conèixer les reflexions i propostes del Pacte Industrial i dels seus membres, ajuntaments, sindicats, associacions empresarials i altres agents del territori, encaminades a contribuir a la vertebració i optimització de la capacitat econòmica del territori metropolità.

beta
editorial



PACTE INDUSTRIAL DE
LA REGIÓ METROPOLITANA
DE BARCELONA

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona és una associació territorial, formada per administracions locals, organitzacions sindicals, empresarials i un ampli conjunt d'entitats i organismes vinculats al desenvolupament econòmic i a la promoció de l'ocupació i de la innovació.

L'associació va néixer a finals de 1997, amb la voluntat d'agrupar en un espai comú de debat i de treball els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació a la regió metropolitana.

Actualment el president de l'associació és el senyor Joan Majó. La vicepresidència, en representació de les corporacions locals, és a càrrec de la senyora Maravillas Rojo, també presidenta del Comitè Executiu, el senyor Simón Rosado -en representació dels sindicats- i la senyora Rosa Fiol -en representació de les associacions empresarials.

El Pacte és una plataforma de debat, serveis i propostes que treballa per a vincular el **territori** amb les **empreses** i el **món del treball**.

Aquesta trilogia és la que permet aprofitar els recursos humans i optimitzar la capacitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Edició

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Presidenta del Comitè Executiu del Pacte Industrial

Maravillas Rojo

Autors

Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial amb el suport tècnic de MCRIT

President de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la RMB

Ciriaco Hidalgo

Coordinació de l'edició

Marc Balaguer: coordinador-gerent del Pacte Industrial de la RMB

Membres de la Comissió de Mobilitat

M. José Albaladejo (Ajuntament del Prat de Llobregat)
Lluís Alegre (Ajuntament de Terrassa)
Francesc Barral (Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet)
Joan Campreciós (Diputació de Barcelona)
Pere Engel (Pimec-Sefes)
Francisco Fernández (Ajuntament de Sabadell)
Manel Ferri (CCOO de Catalunya)
José Antonio Franch (Unió General de Treballadors de Catalunya)
Ana M. Grau (Ajuntament de Mollet del Vallès)
Daniel Gutiérrez (CCOO de Catalunya-Baix Llobregat)
Ciriaco Hidalgo (Unió General de Treballadors de Catalunya)
Jordi Julià i Cristina Jiménez (Barcelona Regional)
Lluís Labòria (Ajuntament de Sant Just Desvern)
Cristina Mateu (Ajuntament de Sabadell)
Carles Prieto (Ajuntament del Prat de Llobregat)
Francesc Robusté (Universitat Politècnica de Catalunya)
Demetrio Romero (Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat)
Francesc Salas (Confederació d'Empresaris del Baix Llobregat)
Héctor Santcovsky (Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat)
Daniel Serra de la Figuera (Universitat Pompeu Fabra)
Manel Villalante (Transports Metropolitans de Barcelona)

Equip tècnic de MCRIT que ha participat en el treball

Andreu Ullied
Andreu Esquius
Meritxell Font

Agraïments

Agrupació d'Industrials del Baix Vallès
Ajuntament d'Abrera
Ajuntament de Cerdanyola
Ajuntament de El Prat de Llobregat
Ajuntament de Gavà
Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
Ajuntament de Molins de Rei
Ajuntament de Polinyà
Ajuntament de Rubí
Ajuntament de Sabadell
Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts
Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda
Ajuntament de Vilafranca del Penedès
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Ajuntament de Vilassar de Dalt
Pacte per la Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
CCOO - Baix Llobregat
UGT - Unió Comarcal Hospitalet
Francesc Serra, Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
Barcelona Regional
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Ignasi Ragàs, Ajuntament de Barcelona

Impressió

kosmos

Dipòsit Legal

B-38320-2003
ISBN: 84-7091-411-1

Copyright

©Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i per la present edició Beta editorial

Sumari

PRESENTACIÓ	6
INTRODUCCIÓ GENERAL	8
1. INTRODUCCIÓ	10
2. DADES UTILITZADES I METODOLOGIA DE TREBALL	
2.1. Dades utilitzades	12
2.2. Metodologia utilitzada per a l'anàlisi quantitativa de l'accessibilitat	13
2.3. Metodologia utilitzada per a l'anàlisi qualitativa de l'accessibilitat	17
3. CARACTERÍSTIQUES GENERALS DE LES ÀREES INDUSTRIALS I DE TRANSPORT PÚBLIC DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	18
4. ANÀLISI QUANTITATIVA DE L'ACCESSIBILITAT AL CONJUNT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	
4.1. Introducció	22
4.2. Resultats territorialitzats per comarques dels municipis de la REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	24
5. ANÀLISI QUALITATIVA DE L'ACCESSIBILITAT ALS MUNICIPIS DEL PACTE INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA	
5.1. Introducció	26
5.2. Resultats específics per municipis del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona	28
5.3. Accessibilitat als polígons industrials als municipis del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona	29
5.4. Anàlisi dels municipis i polígons del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona amb dèficit d'accés	36
6. CONCLUSIONS	38
ANNEXOS	
Annex 1: La importància de l'ocupació industrial als municipis del Pacte Industrial	40
Annex 2: Factors restrictius de l'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona	41
Annex 3: Declaració de l'Associació del Pacte Industrial sobre Mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona	42
Entitats que han signat la Declaració de Mobilitat	44
Annex 4: Conveni de col·laboració entre l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità	45
Annex 5: Mapes d'accessibilitat física per transport públic col·lectiu als polígons industrials dels municipis del Pacte Industrial (Anàlisi quantitativa)	48
GLOSSARI	94

Presentació

Quan es va constituir el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, es va plantejar com un dels objectius bàsics treballar per vincular el territori amb les empreses i el món del treball. Aquesta trilogia és la que permet optimitzar els recursos humans i optimitzar també la capacitat econòmica del territori que ens és natural, que és la Regió Metropolitana.

No es va voler, en definir els objectius del Pacte Industrial, centrar-se exclusivament en la definició del desenvolupament econòmic territorial, ni tampoc en el que suposaria el desenvolupament dels recursos humans del territori. Perquè tots vàrem coincidir, i entendre, que per parlar de desenvolupament territorial, activitat econòmica i capital humà calien altres qüestions imprescindibles de relacionar.

I entre aquestes qüestions, una que és vital, és la mobilitat i en concret l'accessibilitat als llocs de treball. Si som un territori que té una activitat i una unitat econòmica natural, necessitem fer possible, fer curta, fer fàcil i accessible l'activitat econòmica i el temps del desplaçament. Per això, en els diferents objectius del Pacte Industrial, no ens vam quedar en els objectius de l'activitat econòmica, sinó que vàrem, especialment, expressar que treballàrem per millorar l'accessibilitat del territori, i també que tindríem molta cura dels aspectes vinculats a la sostenibilitat, i a altres específics que tenen a veure amb la millora de la qualitat de vida dels treballadors i de la ciutadania en general.

En aquest Quadern del PIM, el primer, volem especialment recollir aquesta reflexió sobre el que també significa per a nosaltres una millora de la mobilitat a la Regió Metropolitana, una millora que passa per l'accessibilitat als llocs de treball, i que suposa disposar d'autobús, de tren, o de metro en bones condicions per accedir al lloc de treball en un temps raonable i de forma sostenible. En definitiva, que comporti la millora de la qualitat de vida quotidiana.

Per accedir en condicions als llocs de treball, resulta necessària una bona diagnosi de la “disponibilitat de transport públic interurbà als polígons industrials de la RMB”. La Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial es crea per analitzar i fer propostes entorn d'aquesta problemàtica cabdal que és l'accés al lloc de treball.

El present quadern “Disponibilitat de transport públic interurbà als polígons industrials de la RMB” es fa ressò d'aquesta doble voluntat.

En primer lloc, optimitza i fa visibles els treballs elaborats pel Pacte Industrial accessibles a través del web; efectivament es tracta de la primera diagnosi conjunta i sistemàtica de l'accessibilitat als polígons industrials en transport públic i col·lectiu del conjunt de la RMB i resulta una eina de partida de gran valor per a poder aportar propostes de millora en aquest sentit.

En segon lloc, el quadern es fa ressò d'una manera de treballar activa i participativa, que ha comptat amb la implicació dels diferents col·lectius integrants del Pacte Industrial: administracions, sindicats i associacions empresarials que s'han implicat de forma decidida en la iniciativa.

El present quadern inaugura, doncs, una línia de treball, la mobilitat, i posa de manifest una manera de fer, que implica la participació activa dels municipis i agents socials, una manera de fer que combina anàlisi, consens i propostes.

Aquesta manera de fer ha possibilitat la signatura del conveni de col·laboració amb l'ATM a fi de col·laborar en la diagnosi, el desenvolupament i la millora dels serveis de transport metropolitans a les àrees d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Fruit d'aquesta col·laboració, el Pacte Industrial i l'ATM s'han compromès a analitzar un conjunt de mesures perquè siguin incorporades en el Pla de Serveis 2005 de l'ATM, que es troba en procés de redacció. En concret, el Pacte Industrial, amb els seus estudis i propostes, contribuirà amb iniciatives com l'elaboració de guies de serveis intermodals de transport públic, específiques per a polígons industrials, l'increment de freqüències de pas en zones deficitàries, l'ampliació de les línies de transport públic a polígons, fins a l'estudi de possibles experiències pilot com els transports "llançadores" que vagin des d'estacions de ferrocarril fins a aquells polígons que presentin un accés més deficitari mitjançant transport públic i col·lectiu.

Maravillas Rojo

Presidenta del Comitè Executiu

Pacte Industrial de la RMB

Introducció general

El present Quadern del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona “Disponibilitat de Transport Públic i Col·lectiu als polígons industrials de la RMB” és el fruit d’una manera de treballar que es basa en la concertació i el diàleg entre organitzacions sindicals i empresarials, ajuntaments i altres agents i entitats compromesos amb la dinàmica econòmica i el mercat de treball del territori. El document aplega un seguit de treballs alguns dels quals ja coneixeu, o bé perquè heu assistit a alguna jornada en què s’han presentat, o bé perquè heu estat consultats i heu contribuït en l’elaboració i redacció del document.

El primer Quadern de Pacte és, doncs, el fruit d’un treball previ de la Comissió de Mobilitat, una comissió que ha anat creixent de mica en mica i de forma segura a mesura que s’anava avançant en la vertebració de resultats i propostes, i que abasta cada cop més municipis, més agents socials, més entitats i més experts vinculats a l’activitat econòmica i al transport públic metropolità.

També el present document és el resultat del compromís ferm de totes aquelles institucions del Pacte Industrial que en el seu moment van signar la Declaració de l’Hospitalet, una Declaració que posava de manifest, per primer cop i de forma rotunda, el compromís dels agents del territori envers una problemàtica tan important com és l’accés als llocs de treball; la Declaració de l’Hospitalet, signada per alcaldes, regidors de municipis del Pacte Industrial i el conjunt d’agents socials, va obrir pas a una cooperació fructífera entre administracions, agents socials i experts entorn d’una problemàtica com és la mobilitat i l’accés als llocs de treball.

Els màxims experts del nostre territori varen assistir a les Jornades que, amb el títol “El model vigent de mobilitat i la seva incidència en la competitivitat, cohesió social i sostenibilitat”, van tenir lloc el dia 11 de juliol de 2001 a la Farga de l’Hospitalet; amb les seves aportacions es va donar el punt de partida als treballs de la Comissió que, amb l’ajut de l’empresa MCRIT, dels tècnics dels municipis respectius i dels treballs efectuats pels agents socials al territori, han permès dur a terme una recerca exhaustiva sobre la situació existent en matèria d’accessibilitat als polígons industrials de la regió metropolitana de Barcelona.

A partir d’aquí es va elaborar des del Pacte Industrial un primer cens de polígons i de treballadors del conjunt de polígons de la RMB, una informació molt valuosa ja que permet per primer cop planificar tenint en compte els centres de treball i les persones que hi treballen en un tema cabdal com és l’accés al lloc de treball. Aquesta recerca és, de ben segur, la primera que es fa d’aquestes característiques en el conjunt del territori, i possiblement en el conjunt del territori espanyol.

Es tracta, doncs, d'un seguit de treballs que han comptat amb el territori. El territori ha aportat informació imprescindible i no només de caire quantitatiu sinó qualitatiu per a corroborar, complementar i generar una informació nova i millor sobre les problemàtiques específiques de cada municipi al voltant de l'accessibilitat als llocs de treball. El document es fa així ressò d'aquestes aportacions dels municipis i dels agents socials.

En aquest sentit, el primer Quadern del PIM, "Disponibilitat de transport públic interurbà als polígons industrials de la RMB", dóna a conèixer les activitats, els productes i serveis del Pacte Industrial entorn de la problemàtica de l'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica i al mateix temps mostra que consens i resultats poden, un cop més i en contra del que molta gent pensa, anar de la mà i complementar-se.

Ciriaco Hidalgo

President de la Comissió de Mobilitat
Pacte Industrial de la RMB

1. Introducció

El present Quadern té com a objectiu fer una diagnosi de l'accessibilitat amb transport públic i col·lectiu als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona.

El Quadern es compon de dues parts clarament diferenciades que presenten una metodologia, uns objectius, àmbits territorials i resultats complementaris.

La primera és la síntesi d'un treball realitzat per l'empresa Mcrit per encàrrec del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PIM), i efectua una primera aproximació a la disponibilitat de transport públic col·lectiu interurbà (TPCI) als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) a partir d'analitzar i mesurar la distància entre les parades de TPCI i els centres de treball de la RMB. Aquesta anàlisi té lloc per al conjunt dels 164 municipis de la RMB.

La segona part aporta a l'anàlisi anterior un conjunt de reflexions més qualitatives obtingudes des dels mateixos municipis i agents socials al voltant de les problemàtiques d'accés als polígons industrials. Es tracta d'una aproximació complementària, més qualitativa, i que té com a objectiu últim identificar els polígons amb més dificultat pel que fa a accessibilitat, incorporant a aquesta variable elements com la freqüència, l'existència de barreres físiques, el nombre de treballadors i un seguit d'elements complementaris a l'accessibilitat física. A partir de la sistematització d'aquests elements i gràcies a les aportacions dels municipis i agents socials, es té una panoràmica global de l'accessibilitat als municipis de la RMB i un detall més exacte i específic de l'accessibilitat als 45 municipis del Pacte Industrial.

Aquesta fotografia genèrica (primera part) i alhora detallada (segona part) ha permès elaborar una primera llista d'àrees d'activitat econòmica més deficitària pel que fa al seu accés per TPCI. Sobre la base dels treballs realitzats per la Comissió de Mobilitat, els resultats del qual s'apleguen en aquest Quadern, s'ha establert un conveni de col·laboració entre el Pacte Industrial i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per a analitzar i reforçar l'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica de la RMB.

El present Quadern de Mobilitat és fruit d'una metodologia de treball que combina una anàlisi rigorosa tant en l'aspecte qualitatiu com quantitatiu, una reflexió -duta a terme des del consens, amb la participació activa dels municipis i agents socials-, i un seguit de propostes que tenen com a objectiu incidir en les administracions i instàncies competents; aquesta metodologia amb anàlisi, consens i propostes s'ha vertebrat mitjançant la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial i suposa una nova manera de fer política de forma proactiva.

2. Dades utilitzades i metodologia de treball

El **Quadern de Mobilitat** s'ha elaborat amb una metodologia de treball que ha requerit la utilització d'informacions i dades existents al mateix temps que la generació de dades pròpies. Aquestes darreres fan referència als treballadors dels polígons industrials i s'han generat atès que fins ara no existia cap estudi ni anàlisi sobre el nombre de treballadors en polígons i centres de treball. Per aquest motiu s'ha fet una primera estimació dels treballadors dels polígons a partir de la informació dels mateixos municipis i d'altres fonts informatives, i posteriorment s'han integrat en un sistema d'informació geogràfica que ha permès la seva anàlisi exhaustiva i sistemàtica¹. Els municipis i agents del territori han col·laborat i participat en la recerca de doble manera: aportant o bé contrastant informació sobre el nombre de treballadors dels polígons i, en segon lloc, aportant informació més qualitativa sobre l'accessibilitat a les zones d'activitat econòmica.

Aquesta metodologia ha fet possible una anàlisi del conjunt del territori i una anàlisi específica més qualitativa per als municipis del Pacte.

2.1. Dades utilitzades

Per a la realització del treball s'han generat i tractat les informacions següents:

- **Contorns de Polígons industrials** (Font: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a partir del Sistema d'Informació Geogràfica Industrial -SIGI-, 1997, actualització parcial el 2002).
- **Nombre de treballadors dels polígons industrials**. El Pacte Industrial (PIM) ha generat una base de dades exhaustiva de treballadors als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), a partir de fonts diverses: municipis, Registre d'Establiments Industrials de Catalunya (REIC) i base de dades empresarial de la Cambra de Comerç de Barcelona (CAMERDATA), i informació de l'empresa AXESOR relativa al nombre de treballadors de les empreses.
- **Estacions de ferrocarril i metro** de la RMB, amb dades sobre l'interval de pas de serveis en hora punta (Font: Autoritat del Transport Metropolità -ATM-, 2001).
- **Parades d'autobús interurbà** que depenen de la Direcció General de Ports i Transports (DGPT) de la Generalitat de Catalunya, amb dades sobre l'interval de pas de serveis en hora punta (Font: Autoritat del Transport Metropolità -ATM-, 2001).
- **Parades d'autobús interurbà** que depenen de l'Entitat Metropolitana de Transports (Font: EMT, 2001).

A més, s'han utilitzat com a referència les bases de dades següents:

- **Ocupació urbana** amb dades de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) de l'any 1996.
- **Xarxa de carreteres i ferrocarrils** de la RMB (Font: Barcelona Regional, 2001).
- **Informació qualitativa dels municipis i dels agents socials.**
- **Altres informes del territori sobre mobilitat:** en particular "Estudi sobre l'accés de les persones als centres de treball del Baix Llobregat" realitzat per CCOO - Unió Comarcal del Baix Llobregat i "Análisis sobre los accesos y el transporte público a los centros de trabajo del polígono Pedrosa de L'Hospitalet" realitzat per la UGT - Unió Comarcal de L'Hospitalet.

2.2. Metodologia utilitzada per a l'anàlisi quantitativa de l'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica

L'anàlisi de l'accessibilitat física als llocs de treball s'ha realitzat mitjançant la utilització de tècniques informàtiques per creuar contorns de 570 polígons industrials² amb parades de transport públic a partir d'uns criteris metodològics en el marc d'un sistema d'informació geogràfica. Aquesta metodologia permet obtenir una imatge dels municipis de la RMB i dels déficits en matèria d'accessibilitat al transport públic col·lectiu interurbà -ara TPCI- i d'aquesta manera encetar el debat sobre la qüestió.

Per a aquest tipus d'anàlisi s'han caracteritzat cadascun dels polígons industrials per un únic punt col·locat al seu centre geomètric. Prenent com a centre aquest punt representatiu, es calcula per a cada polígon la distància en línia recta a totes les parades i estacions de TPCI de la RMB, tal com es mostra a la imatge següent.

¹ Cal agrair en aquest apartat a en Joan Basagañas l'enorme tasca duta a terme en la sistematització de les bases de dades i la comptabilització i l'anàlisi del nombre de treballadors dels polígons industrials.

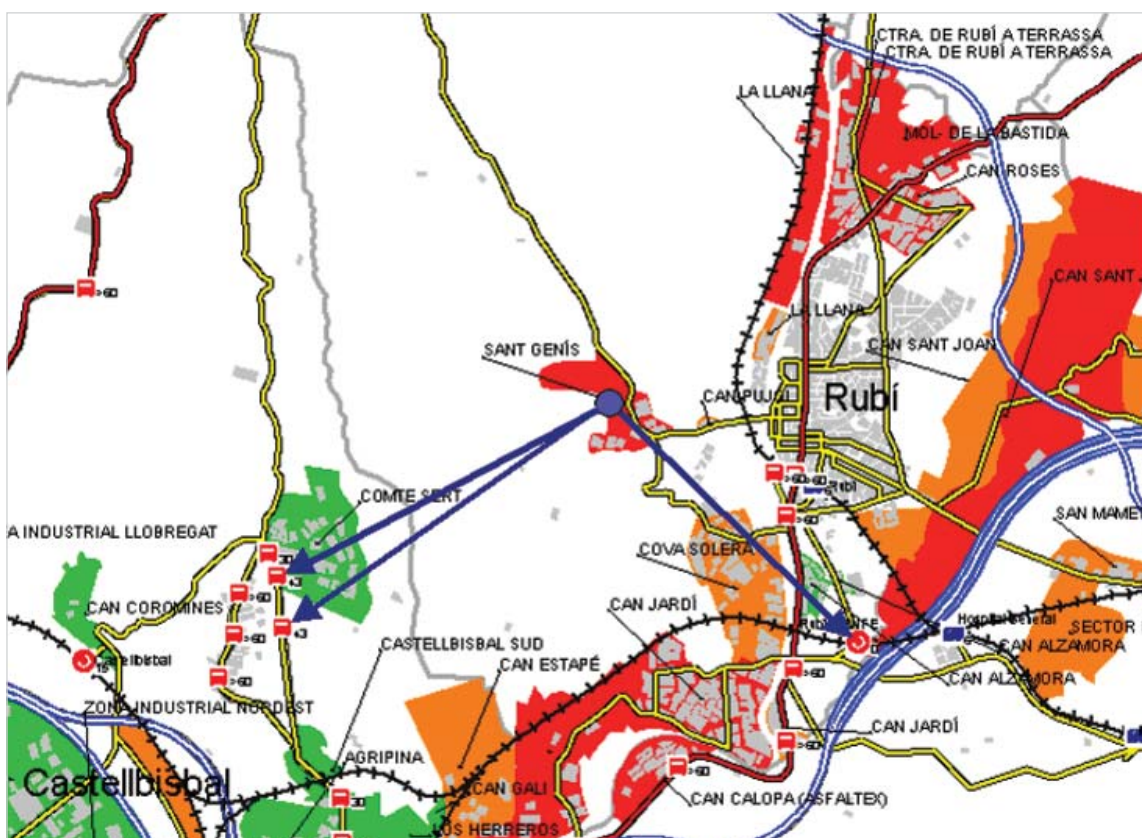
² El concepte de polígon industrial no té una accepció única i això genera dificultats a efectes d'anàlisi. Per altra banda, els 570 polígons industrials presenten diferents formes, cosa que fa que alguns s'hagin dividit donant lloc a la categoria que hem anomenat contorns industrials. A la regió metropolitana de Barcelona s'han identificat 694 contorns industrials.

A partir d'aquests càlculs els polígons es classifiquen en tres categories, representades gràficament amb tres colors en funció del seu grau d'accessibilitat al TPCI³:

Polígons amb dèficit greu d'accessibilitat al TPCI: S'ha considerat que un polígon industrial té un dèficit greu d'accessibilitat al TPCI quan en un radi inferior a 1,5 km (20' a peu) en línia recta des del seu centre geomètric no disposa de cap parada o estació de TPCI amb un interval de pas inferior a 1 hora sumant els 2 sentits de circulació. Aquests polígons es mapifiquen de color vermell.

Polígons amb accessibilitat relativament acceptable al TPCI: S'ha considerat que un polígon està servit en condicions acceptables per TPCI quan en un radi inferior a 750 metres⁴ (10' a peu) des del seu centre geomètric disposa d'alguna parada o estació de TPCI amb un interval de pas inferior a 1 hora sumant els 2 sentits de circulació. Es representen de color verd.

MAPA 1. DISTÀNCIA ENTRE POLÍGONS I PARADES DEL TPCI



Font: MCRIT

Polígons amb accessibilitat intermèdia al TPCI: En l'interval intermedi, entre 750 i 1.500 metres, parlar o no de dèficit greu depèn molt de les particularitats de cada cas concret. Els polígons que es troben en aquest interval es mapifiquen de color taronja⁵.

La següent imatge mostra l'aplicació de la metodologia en tres polígons del municipi de Rubí: el polígon de la Llana presenta un dèficit greu d'accessibilitat al TPCI (vermell) perquè cap de les parades o estacions de transport públic interurbà situades dins d'un radi de 1.500 metres del seu node representatiu no té un interval de pas inferior a una hora -l'estació de Rubí de FGC queda just fora d'aquest radi-. El polígon Comte Sert presenta un nivell acceptable d'accessibilitat (verd) perquè en un radi inferior a 750 metres té 3 parades d'autobús amb intervals de pas entre 30 i 43 minuts. Finalment, el polígon Cova Solera està en l'interval intermedi perquè té l'estació de FGC de Rubí a 800 metres.

El mètode de càlcul presenta els condicionants següents:

La forma i mida dels polígons: un polígon industrial està representat per un centroides ubicat al seu centre geomètric. Per tant, en polígons amb superfícies molt grans i amb formes allargades pot succeir que el centre geomètric estigui molt allunyat de les parades i estacions de transport col·lectiu, però que les empreses situades als extrems d'aquests polígons estiguin ben servides.

Accessos locals als polígons: la distància mesurada entre els centroides dels polígons i les parades i estacions és en línia recta. Per tant, no es tenen en compte en detall els accessos (per exemple, el polígon Pedrosa de l'Hospitalet té la parada més propera situada a 280 metres en línia recta però per accedir-hi es requereix creuar la Gran Via per un dels passos superiors disponibles, fet que obliga a fer un recorregut notablement superior, que en molts casos pot superar el 1,5 km, que es considera la distància a partir de la qual es parla de dèficit greu en matèria d'accessibilitat).

³ Els llocs que s'han escollit per a aquesta primera anàlisi són poc restrictius de manera que s'ha volgut posar l'èmfasi en la situació general de l'accessibilitat als llocs de treball de la RMB més que no pas en la identificació de les àrees de treball amb més dificultats, aspecte que es treballarà i consensuarà amb els ajuntaments i agents socials.

⁴ Alguns experts en matèria de mobilitat consideren que aquest interval hauria de ser de 300 metres en polígons industrials. Segons aquests experts, recórrer aquesta distància en un espai industrial obert produeix la mateixa sensació que recórrer una distància de 700 metres en un entorn urbà. La metodologia de treball fa que es puguin fàcilment modificar els criteris d'accessibilitat i, doncs, seleccionar altres possibles distàncies entre el TPCI i el polígon per posteriorment aplicar-los a la base de dades generada.

⁵ Els criteris utilitzats fan que si bé els polígons amb accessibilitat greu de ben segur requereixen una solució, pel que fa als polígons d'accessibilitat intermèdia i acceptable caldrà seguir treballant per dur a terme anàlisis més acurades que permetin calibrar les problemàtiques i eventualment poder trobar-hi solucions.

Tot i els condicionants esmentats, la present anàlisi permet elaborar una primera aproximació de conjunt general, homogènia i sistemàtica, de l'accessibilitat amb transport públic i col·lectiu interurbà (TPCI) als polígons industrials del conjunt de la regió metropolitana.

MAPA 2. EXEMPLE DE POLÍGONS INDUSTRIALS DE RUBÍ

[illegible]

16

2.3. Metodologia utilitzada per a l'anàlisi qualitativa de l'accessibilitat

Els condicionants esmentats anteriorment es presenten de forma diferent en funció dels polígons i del territori metropolità, motiu pel qual afecten asimètricament dins el territori l'accessibilitat als llocs de treball. Per això i a efectes de disposar d'una anàlisi suficientment rigorosa per a poder dur a terme propostes per millorar l'accessibilitat, cal complementar la informació d'accessibilitat física amb informació detallada de cada municipi i polígon gràcies a la informació de tècnics i agents socials del territori.

Aquesta informació de caràcter qualitatiu s'ha aplicat únicament i exclusivament als municipis del Pacte Industrial. Sobre la base d'aquesta informació s'ha pogut elaborar la llista definitiva d'aquests 45 municipis que tenen els polígons industrials amb greus dèficits d'accessibilitat.

A partir d'aquestes informacions s'han identificat els polígons industrials que, d'acord amb els agents del territori, pateixen forts dèficits d'accessibilitat i aleshores s'ha calculat el nombre total de treballadors de municipis del Pacte Industrial que es veuen perjudicats per aquesta problemàtica d'accessibilitat per TPCI a les àrees d'activitat econòmica.

3. Característiques generals de les àrees industrials i de transport públic de la Regió Metropolitana de Barcelona

En aquest apartat es descriuen i territorialitzen les magnituds principals de les infraestructures de transport públic i col·lectiu, i també dels establiments i de les àrees industrials en el conjunt de la RMB.

3.1. Oferta d'àrees industrials a la Regió Metropolitana de Barcelona

La Regió Metropolitana de Barcelona disposa de 570 polígons industrials distribuïts en 143 dels seus 164 municipis. Dels 570 polígons, 311 pertanyen als 45 municipis del PIM. La superfície que ocupen aquests polígons és de 15.926 ha, distribuïdes per comarques tal com es mostra en la taula següent i representant un total del 5% del conjunt del territori. Si es fa l'anàlisi de la superfície dels establiments industrials, segons les dades de l'explotació de l'Impost sobre Activitats Econòmiques (IAE)⁶, les activitats econòmiques passen a ocupar un 9% del conjunt de la superfície de la RMB.

GRÀFICA 1. SUPERFÍCIE DE POLÍGONS INDUSTRIALS PER COMARQUES

	Superfície Total (en ha) (1)	Polígons Industrials (en ha) (2)	Superfície Industrial ⁷ (en ha) (3)	Polígons Industrials / Superfície Total (en %) (2)/(1)	Superfície Industrial / Superfície Total (en %) (3)/(1)
Alt Penedès	59.240	1.342	1.834	2%	3%
Baix Llobregat	48.650	4.182	6.276	9%	13%
Barcelonès	14.310	2.135	*5.610	15%	39%
Garraf	18.410	302	406	2%	2%
Maresme	39.690	800	2.102	2%	5%
Vallès Occidental	58.070	4.827	8.367	8%	14%
Vallès Oriental	85.190	2.329	4.454	3%	5%
TOTAL	323.560	15.917	29.049	5%	9%

Font: Pacte Industrial a partir de dades de la MM-AMB i IDESCAT

De les dades anteriors es desprèn que l'activitat econòmica i industrial s'estén per una gran part del territori dels municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Occidental i Baix Llobregat i en menor mesura del Vallès Oriental, el Maresme, el Garraf i l'Alt Penedès. Cal destacar igualment el volum d'activitat econòmica i industrial que té lloc als nuclis urbans i a prop de les carreteres, que gairebé duplica la superfície de les zones establertes com a polígons industrials, sobretot a les comarques de la conurbació central amb major densitat poblacional i implantació d'activitats urbanes.

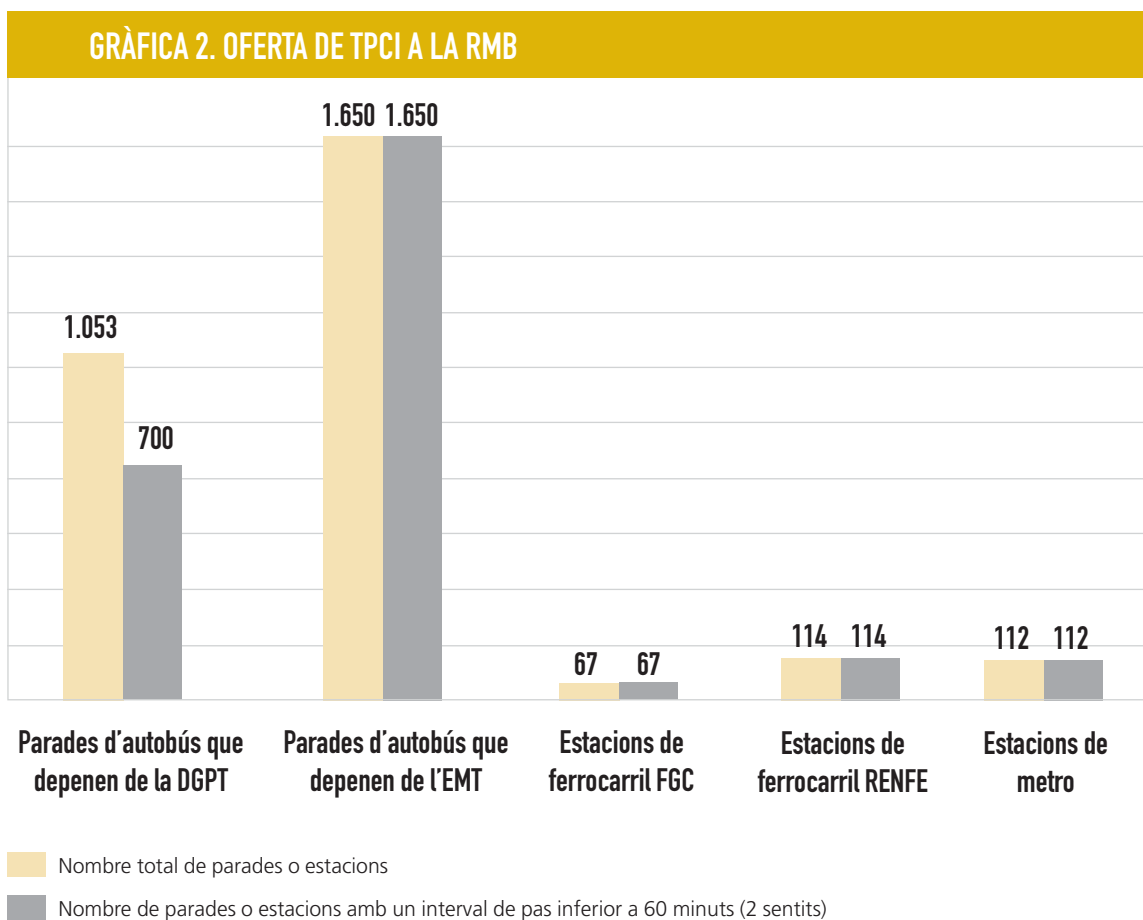
⁶ A partir de les dades de l'any 2000.

⁷ Es tracta de la superfície dels establiments industrials sobre la base dels m² de l'IAE declarats per les empreses.

⁸ Inclou Port i Zona Franca.

3.2. Oferta de Transport Públic Col·lectiu Interurbà (TPCI) a la Regió Metropolitana de Barcelona

El territori metropolità disposa en el seu conjunt de 2.996 parades de Transport Públic Col·lectiu Interurbà (TPCI), de les quals 2.643 tenen un interval de pas inferior a 60 minuts en hora punta en els 2 sentits⁹.



Font: Mcrit a partir de dades d'ATM, EMT i BR

Les estacions de metro es concentren a la conurbació central (Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat).

Les estacions de ferrocarril es concentren en alguns corredors de la RMB.

Les parades d'autobús que depenen de l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport) es concentren als municipis al voltant de Barcelona dels quals l'entitat té competències, mentre que la resta del territori està coberta de forma relativament generalitzada per la DGPT (Direcció General de Ports i Transports, Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya).

⁹ Aquesta oferta no recull el transport públic urbà, que en alguns casos complementa l'oferta de transport públic interurbà. Per altra banda, l'anàlisi efectuada emprà informació relativa a l'oferta existent a inicis de l'any 2002, motiu pel qual els canvis en la xarxa i infraestructura viària posteriors no queden recollits en l'anàlisi.

4. Anàlisi quantitativa de l'accessibilitat al conjunt de la regió metropolitana de Barcelona

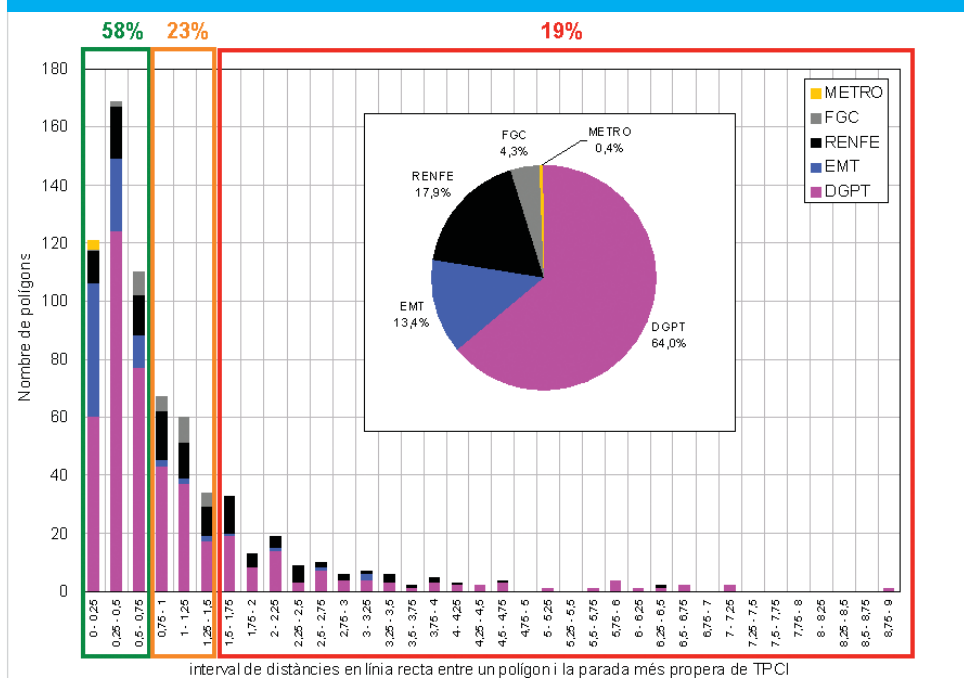
4.1. Introducció

En el present apartat s'analitzen els resultats de la disponibilitat de transport públic i col·lectiu sobre la base de les dues metodologies assenyalades a la introducció. En primer lloc, es fa una panoràmica general de l'accessibilitat a tots els municipis i polígons de la RMB. Es tracta, com s'ha avançat anteriorment, d'una anàlisi quantitativa que recull les distàncies de tots els polígons de la RMB a les xarxes de transport públic i col·lectiu més properes.

La Regió Metropolitana de Barcelona disposa de 570 polígons industrials distribuïts en 143 dels seus 164 municipis. Dels 570 polígons, 311 pertanyen als 45 municipis del PIM. La superfície que ocupen aquests polígons és de 15.926 ha, distribuïdes per comarques tal com es mostra en la taula següent i representant un total del 5% del conjunt del territori.

D'acord amb l'anàlisi d'accessibilitat física, la distància mitjana en línia recta entre el centre geomètric d'un polígon industrial de la RMB i la parada o estació de TPCI amb interval de pas inferior a una hora és 1,01 km. La gràfica següent mostra en detall el nombre de polígons per intervals de distàncies de 250 metres a les parades de TPCI, distingint el tipus de parada més propera.

GRÀFICA 3. INTERVAL DE DISTÀNCIES ENTRE UN POLÍGON I PARADA DE TPCI



Interval de distàncies en línia recta entre un polígon i la parada més propera de TPCI

Font: Mcrit

S'observa que el 64% dels polígons tenen una parada de la DGPT com la més propera, el 17,9% una estació de RENFE, el 13,4% una parada de l'EMT, el 4,3% una estació de FGC i només un 0,4% una estació de metro.

El gràfic anterior mostra que el 19% dels polígons industrials tenen un dèficit greu d'accessibilitat segons els llindars definits anteriorment. Sumen 3.173 ha, que representen un 20% de la superfície total dels polígons. Dels 164 municipis del conjunt de la RMB, 58 (el 41%) tenen algun polígon amb dèficit greu d'accessibilitat amb TPCI.

QUADRE 1. NOMBRE I SUPERFÍCIE DELS POLÍGONS INDUSTRIALS DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA EN VALORS ABSOLUTS, HECTÀREES I PERCENTATGES

	Nombre de Polígons	%	Superfície Industrial (ha)	%
<750 m	401	58	8.597	54
750-1.500 m	159	23	4.156	26
>1.500 m	134	19	3.173	20
TOTAL	694	100	15.926	100

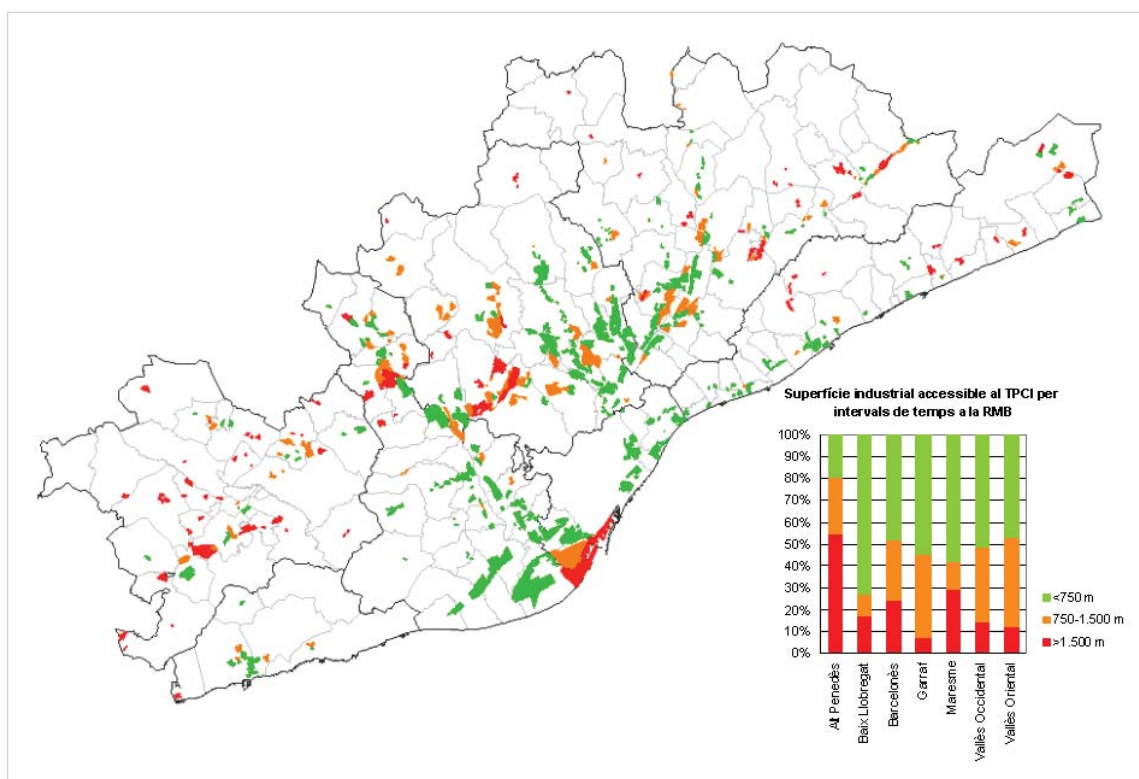
Font: Mcrit

4.2. Resultats territorialitzats per comarques dels municipis de la RMB

La comarca amb més dèficit d'accessibilitat¹⁰, amb un 54% de superfície de polígons industrials no servida per TPCI, és l'Alt Penedès, seguida del Maresme, amb un 29% i del Barcelonès, amb un 24%, percentatge que és tan elevat atesa la importància de l'espai portuari dins la superfície de la RMB. Baix Llobregat, Vallès Occidental i Vallès Oriental estan entre el 17% i el 12%; la que presenta menys problemes d'accessibilitat és el Garraf (7%).

¹⁰ Els dèficits assenyalats no recullen el transport públic interurbà, que per a algunes poblacions pal·lia els dèficits d'oferta de transport públic interurbà. Per altra banda, l'anàlisi efectuada es refereix a l'inici de l'any 2002, motiu pel qual alguns canvis en la xarxa i la infraestructura viària posteriors poden no haver quedat recollits en el present document.

MAPA 3. SUPERFÍCIE INDUSTRIAL ACCESSIBLE AL TPCI PER INTERVALS DE TEMPS A LA RMB



Font: MCRIT

5. Anàlisi qualitativa de l'accessibilitat als municipis del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

5.1. Introducció

En aquest apartat s'estudia en detall, de forma qualitativa i tan sols per als municipis del Pacte Industrial, les problemàtiques de l'accessibilitat sobre la base de la informació que els mateixos agents del territori han proporcionat.

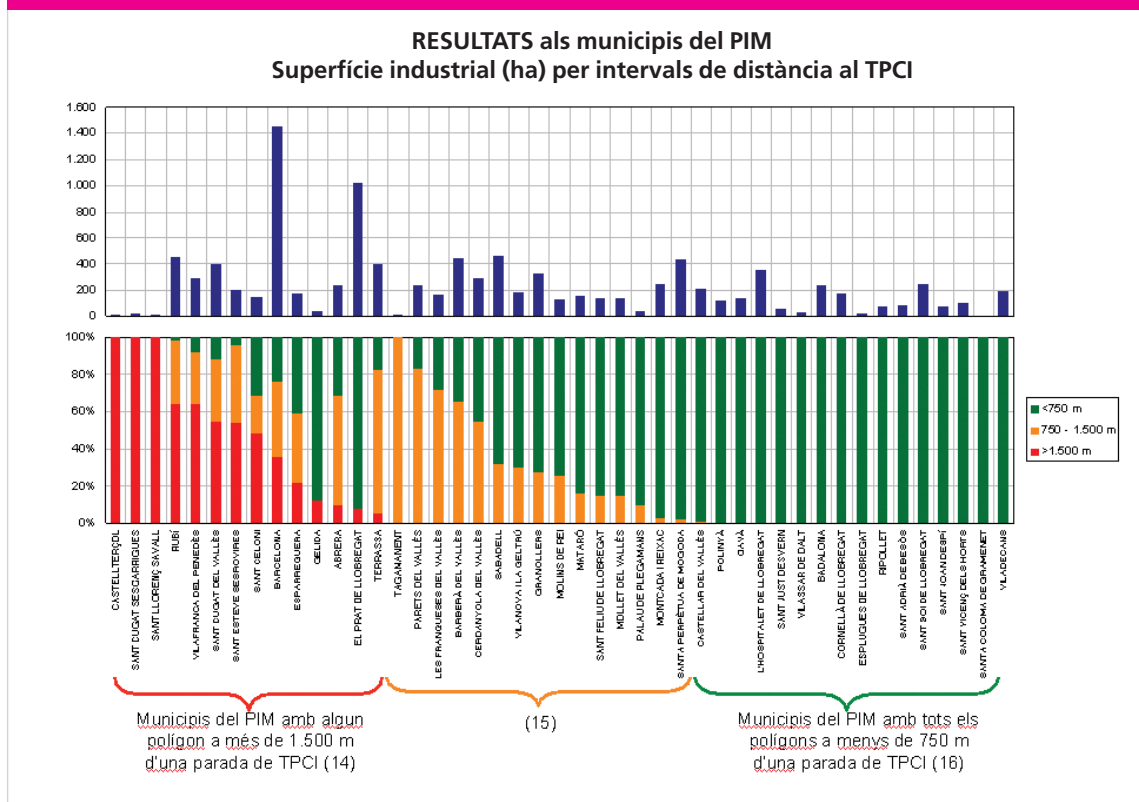
Aquesta anàlisi qualitativa fa referència a un àmbit territorial més reduït que, tot i així, representa la majoria de la població industrial del territori. L'anàlisi qualitativa, tot i fer referència ara per ara a municipis del Pacte Industrial, pot servir per a iniciar una possible metodologia igualment per a la resta de municipis de la RMB.

En tot cas convé destacar que els 45 municipis del PIM concentren la major part de l'activitat econòmica i industrial de la RMB i representen el 65% de la superfície industrial de tota la RMB. Tot i així, convé significar que, tret de les capitals de comarca, aquests municipis es troben generalment situats a la zona més central de la Regió Metropolitana, que és la millor servida en general en transport públic i col·lectiu. Això fa que el percentatge de superfície industrial amb dèficit greu d'accessibilitat sigui tan sols del 15% en aquests municipis en relació amb el 20% de tota la RMB, fet que significaria que si s'estengués la mateixa reflexió a altres municipis, el dèficit d'accessibilitat seria encara més greu.

El gràfic següent mostra que una tercera part dels 45 municipis del PIM tenen algun polígon industrial en situació de dèficit greu d'accessibilitat física. Castellterçol, Sant Cugat Sesgarrigues i Sant Llorenç Savall tenen tots els seus polígons en aquesta situació mentre que a altres municipis com ara el Prat de Llobregat o Abrera aquesta situació afecta polígons grans i amb més treballadors. Els municipis de Rubí, Vilafranca del Penedès, Sant Cugat del Vallès, Sant Esteve de Sesrovires, Sant Celoni, Barcelona, Esparreguera i Gelida, tenen igualment problemes importants d'accessibilitat física a infraestructures de transport públic i col·lectiu.

¹¹ Alguns ajuntaments i experts consultats coincideixen a afirmar que aquests criteris són insuficients i fins i tot es considera que caldria restringir-los fins a arribar als 500 metres.

GRÀFICA 4. RESULTATS ALS MUNICIPIS DEL PIM



Font: Mccrit

La resta de municipis del PIM es troba en una situació d'accessibilitat física que, atenent als criteris d'aquesta, no seria un dèficit greu d'accessibilitat, en haver-hi la infraestructura del transport públic més propera a menys de 1.500 metres¹¹ del centre de treball; aquests polígons s'han representat en taronja. El darrer terç de municipis tenen tots els seus polígons representats en verd, és a dir, amb accessibilitat acceptable segons la metodologia d'anàlisi adoptada, amb un TPCI a menys de 750 metres.

El professor Francesc Robusté, catedràtic de Transport de la UPC i membre de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial, referint-se a aquests mapes, que s'adjunten a l'Annex 5 del document, comenta: *"els indicadors utilitzats, tot i ser encara insuficients, poden servir perfectament per a una visualització de la magnitud del problema per al conjunt de la Regió Metropolitana"*. Així els polígons reflectits en verd -en bona accessibilitat segons l'estudi- no necessàriament presenten una bona accessibilitat en transport públic i caldrà en tot cas estudiar-ho amb més detall, però un polígon en vermell -en dèficit d'accessibilitat- de ben segur que presenta dèficits d'accessibilitat física que cal millorar.

És per tots aquests motius que a l'hora d'analitzar en el seu conjunt l'accessibilitat als polígons industrials s'ha prioritzat l'opinió més qualitativa, sobre la base d'informació contrastada pels mateixos municipis. Això ha fet que en alguns casos els municipis i agents socials hagin prioritzat sobre la base d'altres variables com la mida del polígon, el nombre de treballadors..., altres àrees de treball de les que constaven en l'anàlisi de l'accessibilitat física, donant com a resultats una nova llista de problemàtiques i també de polígons amb problemes d'accés mitjançant transport públic i col·lectiu.

A continuació s'analitza en detall l'origen d'aquestes problemàtiques per a cada municipi i polígon dels municipis del PIM.

5.2. Resultats específics per municipis del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

A continuació es detallen els resultats de complementar l'anàlisi anterior i de contrastar-la amb la informació aportada pels agents del territori, que s'ha obtingut en complementar els treballs de la Comissió de Mobilitat sobre accessibilitat física amb els actors i agents implicats en la mobilitat metropolitana.

Aquest contrast amb els agents del territori ha permès enriquir les fonts informatives i les dades a dos nivells.

En un primer nivell permet de veure l'esforç realitzat per alguns municipis, alguns dels quals s'han, fins i tot, implicat directament en la problemàtica de l'accessibilitat impulsant línies de transport públic i col·lectiu urbà per accedir als polígons industrials; aquest esforç fa que en alguns casos es modifiqui el mapa de l'accessibilitat a les zones d'activitat econòmica.

En un segon nivell, l'accessibilitat s'analitza, no tan sols en termes de distància en metres, sinó enriquida amb altres aspectes. L'existència de barreres físiques com ara carreteres, autovies i passos elevats, el seu caràcter pendular i l'adequació amb els horaris i torns per entrar a treballar, la qualitat de les línies de transport, la seva capacitat i també el nombre de treballadors en els polígons industrials són aspectes en moltes circumstàncies més importants que l'accessibilitat física mateix i resulten essencials per poder identificar l'accessibilitat real als polígons industrials.

Finalment, com a resultat de síntesi, s'elabora una llista de polígons i de treballadors no servits correctament en termes de transport públic i col·lectiu, que són els que des dels municipis i organitzacions del Pacte Industrial es consideren com a prioritaris en primera instància i constitueixen el punt de partida per tirar endavant el conveni de col·laboració entre el Pacte Industrial i l'Autoritat del Transport Metropolità¹² (ATM).

En síntesi, es pot afirmar que dels municipis del PIM n'hi ha 16 que consideren que es troben en una situació de dèficit pel que fa a accessibilitat. Es tracta dels municipis següents: Abrera, Barcelona Cerdanyola del Vallès, El Prat, Gavà, Granollers, L'Hospitalet, Polinyà, Rubí, Sabadell, Sant Esteve de Sesrovires, Sant Just Desvern, Santa Perpètua de Mogoda, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Vilassar de Dalt. Aquests municipis, sobre la base de l'anàlisi de l'accessibilitat, tenien polígons amb una situació d'accessibilitat que requereix en la majoria dels casos una anàlisi més detallada. En altres casos aquests municipis presentaven una bona accessibilitat. Això fa que en l'apartat següent s'expliquin en detall els municipis i els polígons industrials deficitaris i també els orígens del dèficit.

5.3. Accessibilitat als polígons industrials als municipis del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

A continuació es detallen un seguit de comentaris qualitatius i propostes de millora aportats des d'alguns municipis que tenen polígons catalogats per l'estudi amb diferents graus d'accessibilitat.

Abrera

A Abrera la problemàtica de l'accessibilitat a les àrees de treball és força important atesa la importància que representa la població que treballa als polígons industrials en relació amb la població del municipi. De fet, al polígon de Sant Ermengol, que aplega empreses de la indústria de components automobilístics bàsicament per a l'empresa SEAT, hi treballa més gent que persones hi ha censades. A més del polígon Sant Ermengol, el polígon Barcelonès i el polígon Can Sucarrats es troben afectats també per dèficits d'accessibilitat. Des del mateix municipi es proposa de resoldre les problemàtiques d'accessibilitat utilitzant la xarxa ferroviària dedicada fins ara al transport de mercaderies per a l'arribada de treballadors. La problemàtica de l'accessibilitat a aquest nucli productiu afecta més de 30.000 treballadors si es té en compte Abrera, Martorell i Sant Esteve de Sesrovires. L'empresa Hispano Igualadina disposa d'un servei d'autobusos interurbans que apropa els treballadors al polígon Barcelonès i el municipi mateix ha impulsat un servei d'autobusos per intentar resoldre la problemàtica d'accessibilitat a aquest polígon i al de Sant Ermengol, però tot i això cal tenir en compte l'elevat nombre de treballadors que pateixen els problemes d'accessibilitat.

¹² Cal, en primer lloc, significar i agrair la participació dels ajuntaments i agents socials en la recollida i tramesa d'informació i documentació sobre aquesta problemàtica.

Barcelona

A Barcelona el polígon al qual és més problemàtic accedir és el de la Zona Franca. Efectivament, els prop de 43.000 treballadors de la Zona Franca tenen poques alternatives al transport privat i menys si provenen de fora de la ciutat de Barcelona. Davant del nombre de treballadors afectats per aquest problema, l'Ajuntament de Barcelona, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, CCOO i el mateix consorci (CZF) estan treballant per promoure l'accés sostenible a les empreses d'aquest gran centre de treball.

Cerdanyola del Vallès

A Cerdanyola gairebé 10.000 treballadors es veuen afectats per problemàtiques associades a l'accessibilitat als centres de treball mitjançant transport públic i col·lectiu. Això succeeix als polígons de la Clota, amb 6.500 treballadors, i Politur, amb 2.800 treballadors, al sector conegut com a Uralita. Aquesta problemàtica abasta també el Parc Tecnològic del Vallès, àrea en què caldrà preveure millores i més tenint en compte la seva imminent ampliació.

Gavà

Gavà presenta problemes d'accessibilitat en el polígon de Camí Ral. Es tracta d'un polígon on treballen més de 2.000 persones. Segons "l'Estudi sobre l'Accés de les Persones als Centres de Treball del Baix Llobregat" de CCOO-Unió Comarcal del Baix Llobregat, la parada de transport més pròxima es troba a més d'un quilòmetre de distància de la C245 amb intervals de pas d'autobús d'una hora, la qual cosa resulta netament insuficient atesa l'extensió del polígon i de les empreses que s'hi troben ubicades.

Granollers

El polígon industrial Eix del Congost de Granollers presenta problemes d'accessibilitat. Es tracta d'un polígon on treballen prop de 5.600 treballadors i l'accessibilitat del qual, en matèria de transport públic i col·lectiu, atesa la seva magnitud i volum de treballadors, cal potenciar.

L'Hospitalet de Llobregat

Pel que fa a l'Hospitalet, la problemàtica més important d'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica té a veure amb els polígons Pedrosa i Gran Via Sud. Aquests polígons, tot i no trobar-se lluny físicament de parades de transport públic i col·lectiu, es veuen limitats per una barrera natural que és la Gran Via, la qual fa que el temps requerit per accedir a la part sud del polígon superi amb escreix els vint minuts a peu, des de l'última parada de transport públic. La Gran Via actualment està configura-

da com una barrera que els vianants no poden travessar, atès que tan sols un únic pas subterrani permet el seu creuament. Segons les anàlisis tècniques realitzades per l'Ajuntament de l'Hospitalet i UGT-Unió Comarcal de l'Hospitalet, cal preveure una solució immediata que tingui en compte les creixents necessitats de mobilitat a partir de l'entrada en funcionament dels futurs projectes d'abast metropolità de la ciutat com són la Ciutat Judicial, la City Metropolitana, l'ampliació de la Fira de Barcelona i la instal·lació de noves empreses al districte econòmic, activitats que en els seu conjunt tenen previst generar prop de vint mil nous llocs de treball amb les creixents necessitats de transport i millora de l'accessibilitat que se'n deriven.

Mollet del Vallès

Pel que fa als polígons de la ciutat, convé destacar la necessitat d'incorporar millores en l'accessibilitat per transport públic, en especial al polígon de Can Magarola, i també al de Can Prat, estudiant solucions que permetin, per exemple, la ubicació de parades d'autobús dintre dels mateixos recintes industrials amb freqüències de pas coincidents amb els horaris dels treballadors o amb l'establiment de llançadores connectades amb l'estació de tren de rodalia, superant d'aquesta manera alguns obstacles naturals que dificulten l'accés a les empreses que hi estan ubicades si no és amb transport privat.

Aquestes mesures han de contribuir a potenciar l'accessibilitat a l'activitat econòmica del sector industrial ja existent al municipi, apropant-la al disseny dels nous espais de sòl industrial que s'estan promovent a la ciutat.

Polinyà

Polinyà presenta igualment problemes d'accessibilitat a les zones d'activitat econòmica; efectivament l'economia de Polinyà es caracteritza sobretot per l'important nivell d'implantació industrial amb un conjunt d'àrees industrials que apleguen més de 700 empreses amb més de 8.000 treballadors, un nombre força superior a la població censada, de prop de 5.000¹³ persones. Aquests treballadors s'estenen per una part considerable del terme municipal, la qual cosa dificulta l'accessibilitat als centres de treball d'aquesta població.

La ràtio d'autosuficiència de Polinyà és baixa (0,15), això vol dir que una gran part de les persones que treballen en aquest municipi provenen de fora del municipi, de manera que es tracta d'un municipi que ha de resoldre la problemàtica de l'accessibilitat mitjançant el transport interurbà.

Totes aquestes circumstàncies han motivat que des del mateix municipi s'hagi presentat una al·legació al Pla de Serveis de l'ATM per a millorar la situació de mobilitat i accessibilitat als centres de treball. Polinyà presenta un dèficit en parades als polígons i en la seva freqüència de pas, i això repercuteix en un excessiu temps d'espera per part dels usuaris.

¹³ Segons dades de l'IDESCAT relatives a l'any 2001.

El Prat de Llobregat

Al polígon Pratenc del Prat de Llobregat només s'hi pot accedir mitjançant vehicle privat; la seva ubicació és complicada ja que es troba entre l'aeroport i la Zona Franca, la qual cosa fa que tingui un únic indret per accedir-hi. Cal significar que aquest polígon compta amb un seguit d'empreses de dimensió mitjana en les quals treballen prop de 6.000 persones. Així mateix, el polígon Pratenc té previst potenciar i reforçar les seves activitats tot i consolidar-se com a futura Zona d'Activitats Logístiques. Per aquest motiu resulta urgent millorar la seva accessibilitat. Pel que fa als polígons industrials de Mas Blau i l'Aeroport, recentment s'han millorat les línies 165 (Pratexpress) i 105 d'autobús per a facilitar-ne l'accés. D'aquesta manera es respon al dèficit de serveis en transport públic per als més de 8.000 treballadors que treballen en aquestes àrees industrials i altres polígons d'oficines, una bona part de les quals són veïnes del mateix municipi.

Rubí

Rubí presenta dèficits relatius d'accessibilitat a una gran part de les àrees industrials del municipi. Les àrees industrials amb dèficit actual a Rubí són: els polígons de Rubí Sud, Cova Solera i el polígon la Llana, que presenten dèficits importants i en alguns casos el TPCI és testimonial; també Ca n'Alzamora i Can Rosés presenten dèficits pel que fa a l'accessibilitat. Des de l'Ajuntament de Rubí es proposa un seguit de mesures per resoldre aquesta problemàtica com són l'establiment d'un servei Rubí-Sud i Cova Solera, que serien coberts per la línia Castellbisbal-Rubí, fent-la passar per dins els esmentats polígons en comptes de fer-ho per la carretera per on passa ara, que està separada dels polígons per la frontera natural de la riera de Rubí. Aquesta línia hauria de tenir, segons l'Ajuntament de Rubí, una freqüència de pas superior a l'actual de 5 serveis diaris.

Es considera, així mateix, que el polígon de la Llana podria ser servit en la mesura de les possibilitats per la línia A4. Actualment aquesta línia circula amb un interval d'una hora per la dependència sanitària i, d'acord amb estudis de què disposa Rubí, caldria augmentar la seva freqüència a un interval de 30 minuts.

Sabadell

Pel que fa a Sabadell hi ha problemes per accedir al polígon industrial de Can Roqueta, en fase de creixement, ja que preveu acollir més de 2.000 treballadors de forma imminent.

Sant Esteve Sesrovires

A Sant Esteve Sesrovires, el polígon de Can Estella, a prop de la SEAT, i el polígon Anoia, presenten dèficits d'accessibilitat importants que afecten 4.600 treballadors en el sector de components de l'automoció.

Sant Just Desvern

A Sant Just, la Zona Industrial Sud Oest i el polígon Pont Reixat, tot i no estar considerats com a polígons deficitaris pel que fa a accessibilitat en termes físics, s'hi accedeix tan sols mitjançant autobús. En tractar-se de polígons amb molts treballadors, 4.000 i 3.300 respectivament, aquest tipus d'infraestructura resulta per freqüència, horaris i capacitat insuficient per absorbir la seva demanda. A aquests elements s'afegeix que Sant Just té una ràtio d'autosuficiència i d'autocontenció força baixos (0,17 i 0,26 respectivament), cosa que vol dir que la majoria dels treballadors de Sant Just provenen d'altres municipis, i això fa que el transport públic urbà sigui insuficient per a pal·liar els dèficits d'accessibilitat. D'aquesta forma, per resoldre la problemàtica de l'accés a les àrees industrials, es requereixen línies que connectin els municipis que llinden amb Sant Just de forma transversal i no com ho fan ara, radialment, és a dir, havent de passar la majoria de les ocasions per la ciutat de Barcelona.

Santa Perpètua de Mogoda

La problemàtica d'accessibilitat als polígons de Santa Perpètua de Mogoda no té tant a veure amb l'accessibilitat física, sinó més aviat amb les freqüències i els horaris del TPIC, que són insuficients per absorbir la demanda tan gran que representen els polígons de Santiga, Can Bernades Subirà i Torre del Rector amb 5.300, 2.100 i 575 treballadors, respectivament. D'aquesta forma, els serveis d'autobusos pertanyents a les empreses Sagalés i Calet són insuficients per a accedir als polígons.

Vilafranca del Penedès

Els dèficits més importants pel que fa a accessibilitat a Vilafranca del Penedès es concentren bàsicament als polígons Domenys I i II, ja que es troben localitzats al sud de la capital de la comarca, lluny de l'estació de ferrocarril de Vilafranca, de l'estació central d'autobusos i de qualsevol parada d'autobús urbà o interurbà. És una zona de polígons, on molt a prop es troba el polígon de l'Estació de Mercaderies / Les Fonts i el que pertany a Olèrdola, anomenat Clot de Moja. A més, en aquesta àrea hi treballa un elevat nombre de persones i s'hi desenvoluparà ben aviat un nou polígon (Domenys III), al qual es preveu que s'hi desplaçarà encara més gent. També el polígon industrial Sant Pere Molanta, que comprèn administrativament el municipi de Vilafranca però sobretot el d'Olèrdola i és un dels més grans de la comarca, tant quant a superfície, com pel nombre de treballadors, pateix importants problemes de mobilitat per TPCI. Aquest polígon es troba molt lluny de la parada de tren més propera (Vilafranca), així com de la parada d'autobús. Durant uns mesos hi va haver un servei de transport públic, impulsat per l'Ajuntament d'Olèrdola, però no va funcionar, ja que eren molt pocs els usuaris, tot i l'elevada freqüència de pas. Actualment, doncs és un dels polígons de la comarca de l'Alt Penedès amb més dèficit de transport públic col·lectiu.

Vilassar de Dalt

A Vilassar de Dalt els polígons industrials de Serra d'en Pons i Vallmorena presenten problemàtiques pel que fa a accessibilitat en transport públic i col·lectiu. En el cas de Vallmorena, de recent inauguració, la problemàtica associada a la mobilitat anirà creixent a mesura que l'activitat econòmica vagi en augment.

QUADRE 3. TREBALLADORS AFECTATS PEL DÈFICIT D'ACCESSIBILITAT. MUNICIPIS PIM

MUNICIPI	NOM POLÍGON	TREBALLADORS POLÍGON	TREBALLADORS AFECTATS MUNICIPI
Abrera	SANT ERMENGOL BARCELONÈS CAN SUCARRAT	8.091 2.447 758	11.296
Barcelona	ZONA FRANCA	43.000	43.000
Cerdanyola del Vallès	LA CLOTA URALITA - POLIZUR	6.563 2.867	9.430
El Prat de Llobregat	PRATENC	5.931	5.931
Gavà	CAMÍ RAL	2.265	2.265
Granollers	EIX DEL CONGOST	5.591	5.591
L'Hospitalet de Llob.	GRAN VIA SUD/PEDROSA	11.996	11.996
Mollet	CAN PRAT CAN MAGAROLA	1.979 3.484	5.463
Polinyà	CAN HUMET SUD-EST	4.020 5.342	9.362
Rubí	CTRA. DE RUBÍ A TERRASSA CA N'ALZAMORA CAN SANT JOAN	5.713 3.416 480	9.609
Sabadell	CAN ROQUETA	4.815	4.815
Sant Esteve Sesrovires	L'ANOIA CA N'ESTELLA	3.855 261	4.116
Sant Just Desvern	PONT REIXAT SUD-OEST	4.023 3.375	7.398
Santa Perpètua de Mogoda	BERNADES - SUBIRÀ SANTIGA CAN ROCA - LA TORRE DEL RECTOR	2.079 5.295 575	7.949
Vilafranca del Penedès	SANT PERE MOLANTA DOMENYS I, II i III	1.074 445	1.519
Vilanova i la Geltrú	LA PASTERA MASIA D'EN FREDERIC	1.973 2.540	4.513
Vilassar de Dalt	LA VALLMORENA/SERRA D'EN PONS	117	117
TOTAL		144.370	144.370

Font: Pacte Industrial

QUADRE 4. PERCENTATGE D'AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA

Municipi	Ràtio Autocontenció (1)	Ràtio Autosuficiència (2)
Abrera	0,37	0,38
Barcelona	0,79	0,68
Cerdanyola del Vallès	0,35	0,45
Gavà	0,41	0,53
Granollers	0,54	0,50
L'Hospitalet de Llobregat	0,29	0,43
Molins de Rei	0,42	0,48
Mollet del Vallès	0,32	0,52
Polinyà	0,54	0,15
El Prat de Llobregat	0,48	0,49
Rubí	0,58	0,63
Sabadell	0,62	0,74
Sant Esteve Sesrovires	0,39	0,47
Sant Just Desvern	0,26	0,17
Santa Perpètua de Mogoda	0,36	0,29
Vilanova i la Geltrú	0,68	0,79
Vilassar de Dalt	0,42	0,50

Font: Indicadors de dinàmiques econòmiques i territorials elaborats per la UAB per al Pacte Industrial. 1996 i observatoris socioeconòmics locals.

(1) Autocontenció: Capacitat d'un municipi de retenir en el seu interior la seva població ocupada resident.
Ràtio d'autocontenció = Viatges Interiors / Població Ocupada Resident

(2) Autosuficiència: Capacitat d'un municipi d'ocupar els seus llocs de treball amb la població que hi resideix.
Ràtio d'autosuficiència = Viatges Interiors / Llocs de Treball Localitzats

5.4. Anàlisi dels municipis i polígons del PIM amb dèficit d'accés

En aquesta primera anàlisi que té en compte aspectes quantitatius i qualitatius hi ha almenys 144.370 treballadors als municipis del Pacte Industrial que no poden accedir als seus llocs de treball mitjançant transport públic i col·lectiu. Això representa gairebé més del 27% del total de treballadors industrials del conjunt de la Regió.

Com ja s'ha constatat en analitzar cas per cas la situació dels municipis metropolitans, les problemàtiques d'accessibilitat d'aquests 144.370 treballadors són molt diverses; algunes tenen el seu origen en l'accessibilitat física, és a dir, en la manca d'infraestructures i de parades de transport públic i col·lectiu a prop dels polígons industrials, altres rau en la inadequació de les xarxes existents pel que fa a capacitat, recorregut efectuat, freqüències de pas o bé horaris; altres es deuen a circumstàncies orogràfiques i físiques com ara l'existència d'autovies i carreteres que actuen com a barreres a l'accessibilitat. Un altre factor que afecta l'accessibilitat és la dimensió del polígon de manera que, en un polígon gran, l'existència d'una sola parada de TPCI, o el seu origen, podria resultar insuficient per a servir als treballadors del polígon. Un altre factor limitatiu de l'accessibilitat és el nombre de treballadors dels polígons com un indicador de la demanda de TPCI. Finalment les ràtios d'autosuficiència i autocontenció, és a dir, "la capacitat d'un municipi per a retenir al seu interior la població ocupada resident" i la "capacitat d'un municipi per a ocupar els seus llocs de treball amb la població que hi resideix", respectivament, són indicadors que segons quins resultats presentin també donen pistes sobre la necessitat de potenciar les línies de transport públic urbà, o bé les xarxes de transport col·lectiu interurbanes. També són essencials per a l'accessibilitat altres informacions com les previsions de creixement en algunes àrees industrials dels municipis.

Atès que hi ha com a mínim 8 factors que poden afectar l'accessibilitat a un polígon industrial, el que s'ha fet és veure si cadascun d'ells (accés físic, freqüència, ràtio d'autocontenció, ràtio d'autosuficiència, creixement futur, existència de barreres físiques, nombre de treballadors i superfície total) afecta els polígons assenyalats com a deficitaris. Amb aquest objectiu s'ha elaborat la taula que figura a l'Annex 2 en la qual s'analitzen quins d'aquests factors afecten en major mesura els diferents polígons estudiats.

Es pot, doncs, veure com per exemple al polígon Pratenc hi ha molts factors i condicionants que afecten de forma negativa la seva accessibilitat (FRAC=7) i el mateix succeeix a Abrera, municipi on els dos polígons amb dèficit d'accés, el de Sant Ermengol i el de Barcelonès, tenen un FRAC=5. En altres casos com a Can Roqueta de Sabadell, per a posar un exemple, la problemàtica d'accessibilitat està associada a les potencialitats de creixement futur que ha d'afectar cada cop més treballadors, i a la ràtio d'autosuficiència del municipi.

6. Conclusions

Pel que fa al conjunt de la RMB:

- El 20% de la superfície en polígons industrials i el 19% dels polígons industrials de la RMB té un dèficit greu d'accessibilitat en TPCI (distància a la parada o estació de TPCI més propera superior a 1,5 km).
- La comarca amb un nivell més alt de dèficit és clarament l'Alt Penedès amb un 54%, seguida del Maresme amb un 29% i del Barcelonès amb un 24%. El Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental estan entre el 17% i el 12%; la que presenta menys problemes és el Garraf (7%).
- 58 municipis de la RMB (el 41%) tenen algun polígon amb dèficit greu d'accessibilitat amb TPCI.

Pel que fa als municipis del Pacte Industrial (PIM):

- Els municipis del PIM concentren el 65% de la superfície industrial de la RMB i tenen un 15% de la seva superfície industrial amb clar dèficit d'accessibilitat.
- Segons les informacions contrastades pels municipis, 15 dels 45 municipis del PIM tenen algun polígon amb dèficit greu d'accessibilitat en TPCI.
- Aquesta situació afecta de forma important 144.370 treballadors de 30 àrees industrials dels municipis del PIM.

Cada polígon presenta un tipus de problemàtica d'accessibilitat diferent que cal estudiar sobre la base d'enquestes de mobilitat específiques que tinguin en compte l'origen dels treballadors i el seu mitjà de desplaçament.

Cal seguir treballant amb els municipis i l'ATM per aprofundir en l'anàlisi de l'accessibilitat tant pel que fa als municipis del Pacte com als que no en formen part, millorant i consensuant els criteris d'accessibilitat física i treballant conjuntament en l'adopció de mesures que permetin aproximar la demanda de transport públic i col·lectiu que permetin la formulació i adopció de propostes que permetin millorar la situació d'accessibilitat als polígons industrials.

Aquest treball es pot materialitzar en mesures com les següents:

- inclusió de nous serveis de transport públic col·lectiu.
- increment de les freqüències de pas en zones amb accés deficitari.
- ampliació de les línies de transport públic col·lectiu existents.
- promoció d'experiències pilot com els transports "llançadora" des d'estacions de ferrocarril fins a polígons d'activitat i, en general, optimització dels transports d'empresa.
- elaboració de guies de serveis de transport públic, especialment creades per als polígons industrials.
- propostes d'itineraris i de parades d'autobús en els polígons industrials i de serveis.
- promoció de carrils bus en els principals accessos a àrees d'activitat.
- suport a la creació de responsables/assessors de mobilitat dels polígons industrials.

Annexos

ANNEX 1. LA IMPORTÀNCIA DE L'OCUPACIÓ INDUSTRIAL ALS MUNICIPIS DEL PIM

Municipi	Nombre Habitants (Idescat cens 2001)	Nombre Treballadors Industrials (Axesor 2002)	Ràtio Treballadors Industrials / Habitants
Abrera	8.624	11.800	1,37
Barcelona	1.503.884	115.249	0,07
Cerdanyola del Vallès	53.343	10.219	0,19
El Prat de Llobregat	61.818	22.484	0,36
Gavà	39.815	10.128	0,25
Granollers	53.105	16.935	0,32
L'Hospitalet de Llobregat	239.019	34.298	0,14
Mollet	47.270	7.214	0,18
Polinyà	5.145	9.459	1,84
Rubí	61.159	19.530	0,32
Sabadell	183.788	27.704	0,15
Sant Esteve Sesrovires	5.410	4.871	0,90
Sant Just Desvern	13.870	12.644	0,91
Santa Perpètua de M.	20.479	20.606	1,01
Vilafranca del Penedès	31.248	11.737	0,38
Vilanova i la Geltrú	54.230	8.711	0,16
Vilassar de Dalt	7.904	117	0,01
Total	3.692.425	498.898	0,13

Font: PIM a partir de municipis, AXESOR i IDESCAT, i el Mercat Laboral de Barcelona 2001, Barcelona Activa

ANNEX 2. NOMBRE DE FACTORS RESTRICTIUS DE L'ACCESSIBILITAT (FAAC) A LES ÀREES D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE LA RMB

Municipi	Nom Polígon	Accés físic	Freqüència i Horaris	RATC	RATS	Creixement futur	Barreres físiques	Nre. Treballadors	Superfície	FRAC
Abrera	Sant Ermengol	X	X	X	X			X		5
	Barcelonès		X	X	X			X	X	5
	Can Sucarrat	X	X							2
Barcelona	Zona Franca	X				X		X	X	4
Cerdanyola del Vallès	La Clota			X	X			X		3
	Uralita-Politur			X	X			X		3
El Prat	Pratenc	X	X	X	X	X		X	X	7
Gavà	Camí Ral		X	X				X	X	4
Granollers	Eix del Congost		X					X	X	3
L'Hospitalet de Llobregat	Gran Via Sud/Pedrosa			X	X	X	X	X	X	6
Mollet del Vallès	Can Magarola		X	X				X	X	4
	Can Prat		X	X				X	X	4
Polinyà	Can Humet		X		X			X	X(1)	4
	Sud Est		X		X			X	X(1)	4
Rubí	Crta. Rubí									
	Terrassa	X						X		2
	Ca N'Alzamora		X					X		2
	Can Sant Joan	X							X(1)	2
Sabadell	Can Roqueta	X				X		X		3
Sant Esteve Sesrovires	L'Anoia	X		X	X			X		4
	Ca n'Estella	X		X	X				X(1)	4
Sant Just Desvern	Pont Reixat			X	X			X		3
	Sud-Oest			X	X			X		3
Santa Perpètua de Mogoda	Bernades-Subirà		X	X	X			X		4
	Santiga		X	X	X			X		4
	Can Roca-		X	X	X					3
	La Torre del Rector									
Vilanova i la Geltrú	La Pastera	X						X		2
	Masia d'En Frederic	X						X		2
Vilassar de Dalt	La Vallmorena			X	X	X				3
	Serra d'en Pons			X	X					2

RATS: Ràtio d'Autosuficiència. Es considera com a factor que afecta l'accessibilitat si la ràtio és inferior a 0,5.

RATC: Ràtio d'Autocontenció. Es considera com a factor que afecta l'accessibilitat si la ràtio és inferior a 0,5.

Nre. de treballadors: es considera quan al polígon o al seu voltant hi treballen més de 2.000 persones.

Superfície: es considera superfície com a factor de la mobilitat si aquesta és superior a 1.000.000 de m².

En el cas de Polinyà, Rubí i Sant Esteve Sesrovires, els polígons es troben lldant àrees del mateix municipi o de municipis limítrofs de forma que el total de superfície industrial supera el 1.000.000 de m².

Freqüència: es considera factor si els mateixos municipis i agents socials ho han estimat així (indicador indirecte de la demanda).

Creixement futur: Potencial de creixement de la zona industrial segons les informacions dels tècnics i agents socials del territori.

Barreres físiques: Informació qualitativa aportada per experts i agents del territori.

FRAC: Nombre de Factors Restrictius a l'Accessibilitat a l'àrea d'activitat econòmica assenyalada. Càlcul de factors limitatius a l'accessibilitat als polígons industrials.

ANNEX 3: Declaració de l'Associació del Pacte Industrial sobre Mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona

Davant del debat actual sobre el futur dels temes de mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona, l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (APIM), entitat que agrupa 45 ajuntaments de la regió metropolitana, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis de l'AMB, les organitzacions empresarials i sindicals més representatives del territori, sis universitats i altres institucions emblemàtiques del territori, en tant que entitat definida com una aliança estratègica per a la competitivitat, la sostenibilitat i la cohesió social a la regió metropolitana de Barcelona, creu imprescindible abordar el tema de la mobilitat per la importància estratègica cabdal que té en el desenvolupament del nostre territori.

En el context del debat obert actualment en relació amb projectes transcendents per a la mobilitat, les comunicacions, el transport i l'accessibilitat al territori metropolità, l'Associació Pacte Industrial vol aportar els següents elements de reflexió i a la vegada fer una crida a les diferents administracions i als mateixos membres del Pacte, per tal que totes les institucions, en funció de les seves respectives capacitats i responsabilitats, prenguin una posició activa en la resolució dels principals problemes que avui dia aquest debat presenta. En aquest sentit l'APIM manifesta:

- 1.** La regió metropolitana de Barcelona és cada cop més un mercat de treball integrat i en el qual la mobilitat obligada per motius de treball tendeix a créixer. En aquest context és imprescindible buscar solucions als problemes existents i, així doncs, donem la benvinguda a la integració tarifària dels diferents models de transport, però creiem necessari que aquesta integració incorpori tots els sistemes existents de transport públic, incorpori tot el territori de la regió i faciliti els intercanvis intermodals amb el màxim d'urgència.
- 2.** L'oferta actual de serveis de transport públic col·lectiu a la regió metropolitana de Barcelona és clarament insuficient pel que fa a la connexió entre poblacions de les diferents corones metropolitanes que són on hi ha la major dotació de zones industrials i d'activitat econòmica i també una població resident en augment. Aquesta situació és clarament palesa també en moltes de les connexions i accessos entre zones urbanes i zones industrials del mateix municipi i/o entre municipis veïns. Creiem que és cabdal desenvolupar el pla d'inversions en infraestructures de transports públics (PDI), així com la recerca de solucions imaginatives i d'immediata implementació per a reduir aquest dèficit, per la notable incidència que té aquest en l'activitat econòmica.
- 3.** Cal que el transport públic s'incorpori com una part integral en la planificació de noves zones de concentració d'activitats productives, com, per exemple a la Zona Franca, al Polígon Pedrosa de L'Hospitalet de Llobregat, al Baix Llobregat en general, al corredor del Vallès, a les noves centralitats de serveis i residencials, entre altres exemples, de proper desenvolupament. Creiem, a més, que cal una planificació integrada que incorpori un nou Pla de Rodalies que desenvolupi, millori i amplii els serveis de Renfe, els Ferrocarrils de la Generalitat, els transports de superfície i el Metro que permeti millorar els dèficits d'accessibilitat entre les corones metropolitanes.

4. Posem de manifest que el model actual d'accessibilitat que afavoreix especialment el transport privat sobre el transport públic i col·lectiu, no només és insostenible, sinó que incideix negativament en l'optimització dels recursos humans en el territori, dificultant l'arribada dels treballadors i treballadores als llocs de treball de més necessitat d'accés. La manca d'integració entre el transport públic i el transport privat i l'excessiva utilització del transport privat es tradueix negativament en un increment dels accidents de trànsit –considerats com accidents laborals “in-itinere”.
5. Així mateix evidenciem que l'actual model, en tant que prioritza el vehicle privat per sobre del públic i col·lectiu, ocasiona un impacte molt negatiu en el medi ambient.
6. Una millora en el transport públic i col·lectiu permetrà, també, afavorir la igualtat d'oportunitats entre home i dona a l'hora d'accedir al mercat de treball, així com l'afavoriment de l'accés al mercat dels col·lectius menys afavorits.
7. La dimensió metropolitana del transport públic reclama el reforçament d'una autoritat única del transport com és l'ATM que integri totes les institucions implicades en el transport, que faciliti una planificació òptima de les infraestructures de transport públic i del sistema viari de mobilitat en el seu conjunt i vetlli per l'assumpció, per part de totes les parts, dels compromisos necessaris d'inversió adquirits mitjançant el Pla Director d'Infraestructures. En aquest sentit es sol·licita establir, de manera urgent, un espai de diàleg entre el Pacte Industrial i l'ATM amb l'objectiu d'establir un Pla Director de Mobilitat.
8. L'existència de peatges dins la Regió i el seu excessiu import econòmic constitueix una barrera a la mobilitat, a la competitivitat i a la cohesió de la Regió. Es fa, doncs, necessària una progressiva disminució i eliminació dels mateixos.
9. Creiem que un teixit econòmic tan obert als mercats exteriors com és el de la regió metropolitana de Barcelona exigeix unes infraestructures d'accessibilitat exterior de primer ordre. A nivell de xarxa viària constatem un excessiu nombre de peatges. A nivell de xarxa ferroviària reclamem l'acceleració de les principals infraestructures d'accessibilitat exterior i, en especial, l'accés ferroviari en ample de via europeu al Port de Barcelona fins a la frontera francesa, la connexió del Tren de Gran Velocitat a l'Aeroport mitjançant un ramal principal. Per altra banda, considerem necessària l'ampliació del Port i de les àrees logístiques del Delta del Llobregat i l'ampliació de l'Aeroport que li permeti ampliar l'oferta de vols intercontinentals i la càrrega aèria. Creiem necessària, a més, una millora de la xarxa rodalia que garanteixi alhora una millor accessibilitat als fronts litorals d'aquelles poblacions afectades per les grans infraestructures viàries i ferroviàries. Volem també que es garanteixin els accessos viaris al port, amb via pròpia de camions, i a l'aeroport de Barcelona.

Les institucions i organitzacions del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona considerem que el transport públic i l'accessibilitat són factors essencials per a l'optimització dels recursos humans i del mercat de treball metropolità, per a la competitivitat de les empreses, per a la sostenibilitat del territori i per a la cohesió social.

L'Hospitalet de Llobregat, 11 de juliol de 2001

ENTITATS QUE HAN SIGNAT LA DECLARACIÓ DE MOBILITAT:

AJUNTAMENT

Ajuntament d'Abrera
Ajuntament de Badalona
Ajuntament de Barberà del Vallès
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament de Castellterçol
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
Ajuntament de Cornellà de Llobregat
Ajuntament de El Prat de Llobregat
Ajuntament d'Esparreguera
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
Ajuntament de Gavà
Ajuntament de Gelida
Ajuntament de Granollers
Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
Ajuntament de Les Franqueses del Vallès
Ajuntament de Mataró
Ajuntament de Molins de Rei
Ajuntament de Mollet del Vallès
Ajuntament de Montcada i Reixac
Ajuntament de Palau-solità i Plegamans
Ajuntament de Parets
Ajuntament de Polinyà
Ajuntament de Ripollet
Ajuntament de Rubí
Ajuntament de Sabadell
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat
Ajuntament de Sant Celoni
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Ajuntament de Sant Esteve Sesrovires
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat
Ajuntament de Sant Joan Despí
Ajuntament de Sant Just Desvern
Ajuntament de Sant Llorenç Savall
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda
Ajuntament de Tagamanent
Ajuntament de Terrassa
Ajuntament de Viladecans
Ajuntament de Vilafranca del Penedès
Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
Ajuntament de Vilassar de Dalt

INSTITUCIÓ

CC.OO
UGT
Agrupació del Comerç i la Indústria
Associació d'Empresaris de Garraf, Alt Penedès
Associació d'Empresaris de Sant Boi (ASETAC)
Associació d'Empresaris de L'Hospitalet i el Baix Llobregat
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
Confederació d'Empresaris del Baix Llobregat
Confederació d'Empresaris de Terrassa
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Consell Comarcal del Garraf
Consell Comarcal del Vallès Occidental
Consell Comarcal del Vallès Oriental
Consell Intersectorial d'Empresaris de Sabadell
Federació d'Ass. i Gremis de Mataró i Comarca
Fundació Cirem
Fundació Eada
Fundació Empresa i Ciència
Pimec-Sefes
Unió Empresarial Intersectorial del Vallès Oriental
Universitat Autònoma de Barcelona
Universitat de Barcelona
Universitat Oberta de Catalunya
Universitat Politècnica de Catalunya
Universitat Pompeu Fabra
Universitat Ramon Llull

ANNEX 4: Conveni de col·laboració entre l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità

REUNITS

D'una part, la senyora Maravillas Rojo, en qualitat de presidenta del Comitè Executiu de l'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (en endavant Pacte Industrial) amb CIF: G-61524970 i domicili al Parc de Can Buxeres, Av. Josep Tarradellas s/n, 08906 L'Hospitalet de Llobregat.

De l'altra, el senyor Francesc X. Ventura, en qualitat de director general de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (en endavant ATM) amb NIF: P-5890049-I i domicili al carrer Muntaner, 315-321, 08021 Barcelona.

MANIFESTEN

Primer: Que l'objectiu del Pacte Industrial és configurar una aliança estratègica que permeti la millora de la competitivitat, l'extensió del concepte de sostenibilitat i l'enfortiment de la cohesió social en el conjunt del territori metropolità.

Segon: Que l'objecte de l'ATM és articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona, així com la col·laboració amb aquelles altres administracions que, com l'Administració de l'Estat hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

Tercer: Que les entitats signants tenen com a comú l'objectiu de la millora de la mobilitat en l'àmbit de la Regió Metropolitana, i estan d'acord a dissenyar i implementar mesures per a millorar l'accessibilitat als llocs de treball en el conjunt del territori metropolità.

Quart: Que l'ATM ha impulsat el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI) i, actualment, està portant a terme la redacció del Pla de Serveis 2005, que té com a objectiu satisfer la demanda existent i potencial de mobilitat metropolitana mitjançant una cobertura espacial i temporal adequada per part dels serveis de transport públic, donant un nivell apropiat de qualitat de servei als usuaris.

Cinquè: Que el Pacte Industrial disposa d'informació sobre els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona, i també del nombre de treballadors de cadascuna de les àrees d'activitat econòmica del territori metropolità.

D'acord amb això, les dues parts, reconeixent-se capacitat mútua, signen el present document en base als següents.

PACTES

Primer.- Objecte

L'objecte del present conveni és col·laborar en la diagnosi, desenvolupament i millora dels serveis de transport metropolitans a les àrees d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Segon.- Aspectes Tècnics

2.1.- L'ATM incorporarà l'accessibilitat a les àrees d'activitat econòmica en la planificació del transport metropolità. Aquesta incorporació es materialitzarà en un document que s'elaborarà conjuntament entre la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial i l'ATM, i s'incorporarà en el Pla de Serveis de l'ATM.

2.2.- El Pacte Industrial col·laborarà amb els seus estudis, treballs i bases de dades amb l'ATM per poder analitzar de forma conjunta l'accessibilitat dels treballadors a les zones d'activitat econòmica del conjunt del territori metropolità mitjançant la utilització de transport públic i col·lectiu.

2.3.- El Pacte Industrial, d'acord amb els treballs tècnics realitzats, i amb les tasques dutes a terme en el marc de la Comissió de Mobilitat, ha elaborat un seguit de propostes en determinats àmbits del territori metropolità que evidencien dèficits d'accessibilitat i que, per aquest motiu, requereixen actuacions a curt termini que seran valorades per l'ATM.

2.4.- L'ATM es compromet a estudiar la documentació generada en el marc de la Comissió de Mobilitat amb l'objectiu d'analitzar les diferents iniciatives i mesures de possible incorporació en el seu Pla de Serveis:

- inclusió de nous serveis de transport públic col·lectiu.
- increment de les freqüències de pas en zones amb accés deficitari.
- ampliació de les línies de transport públic col·lectiu existents.
- promoció d'experiències pilot com els transports "llançadora" des d'estacions de ferrocarril a polígons d'activitat, i, en general, l'optimització dels transports d'empresa.
- elaboració de guies de serveis de transport públic, especialment creades per als polígons industrials.
- propostes d'itineraris i de parades d'autobús en els polígons industrials i de serveis.
- promoció de carrils bus en els principals accessos a àrees d'activitat.
- suport a la creació de responsables/assessors de mobilitat dels polígons industrials.

Tercer.- Comissió de Seguiment

S'establirà una Comissió de Seguiment d'aquest conveni, paritària entre el Pacte Industrial i l'ATM, que s'encarregarà d'impulsar les diferents mesures en matèria d'accessibilitat per a transport públic i col·lectiu a polígons industrials i àrees d'activitat econòmica.

Quart.- Difusió de Mesures

El Pacte Industrial col·laborarà amb l'ATM en la difusió de les mesures adoptades mitjançant la realització d'actes de presentació i publicacions, que s'organitzaran conjuntament entre les dues institucions per tal de presentar propostes i difondre experiències dutes a terme a diferents municipis de l'entorn metropolità.

Cinquè.- Menció de Col·laboració

Tant el Pacte Industrial com l'ATM faran menció expressa de la col·laboració en els documents que s'elaborin fruit d'aquesta.

Sisè.- Vigència

La durada d'aquest conveni s'estableix per un període de 3 anys comptadors des de l'u de gener de 2003, sense perjudici de la seva pròrroga de comú acord entre les entitats signants.

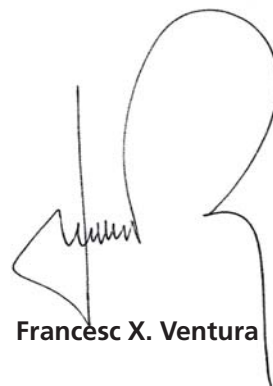
Això no obstant, el present conveni es podrà extingir anticipadament pels motius següents:

1. Incapacitat sobrevinguda d'acomplir els seus acords.
2. Incompliment per alguna de les parts que impossibiliti fer front als acords.
3. Mutu acord de les parts.

I perquè així consti, el signen per duplicat i a un sol efecte a L'Hospitalet de Llobregat el dia tres de febrer de dos mil tres,



Maravillas Rojo



Francesc X. Ventura

ABRERA

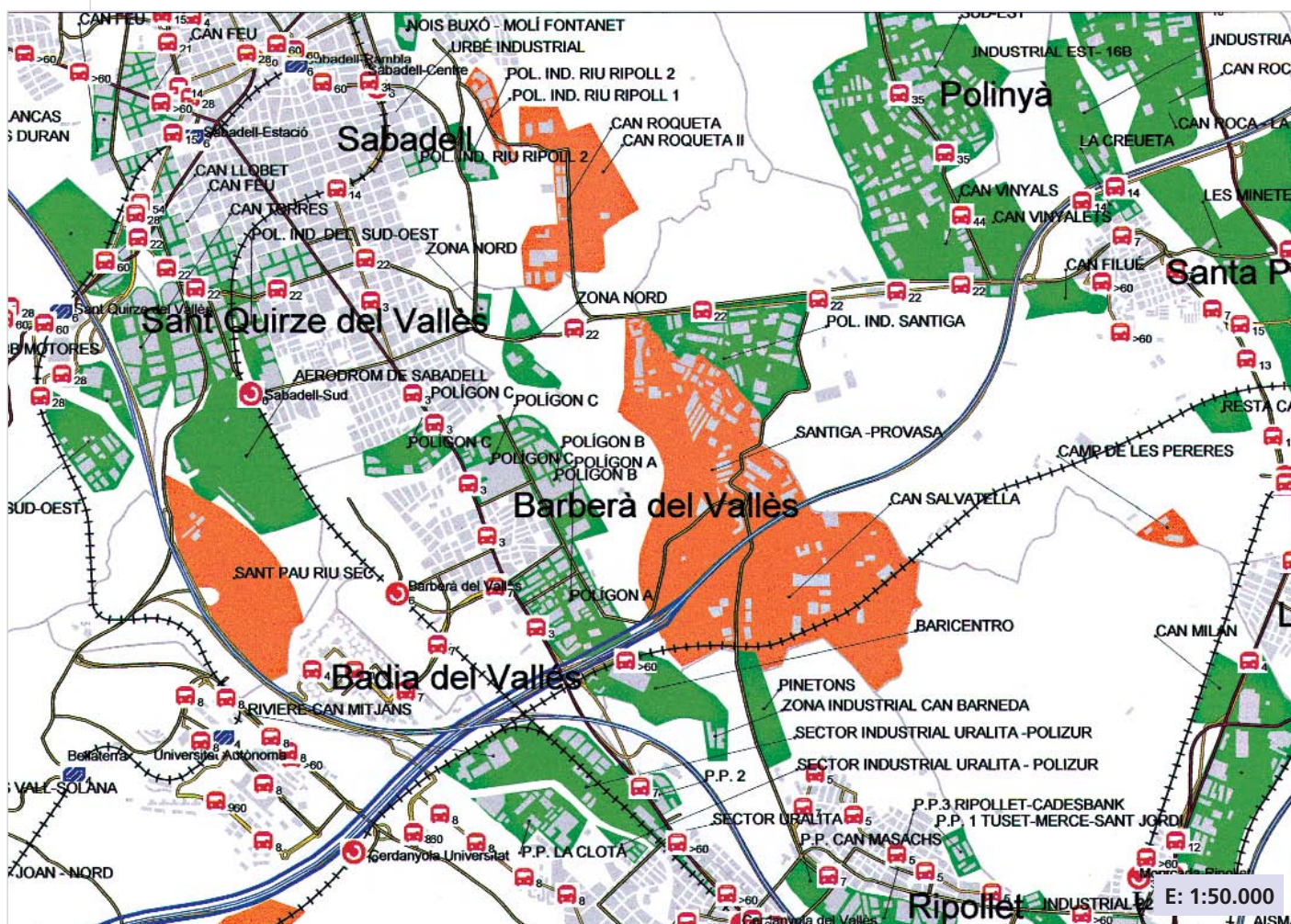


BADALONA



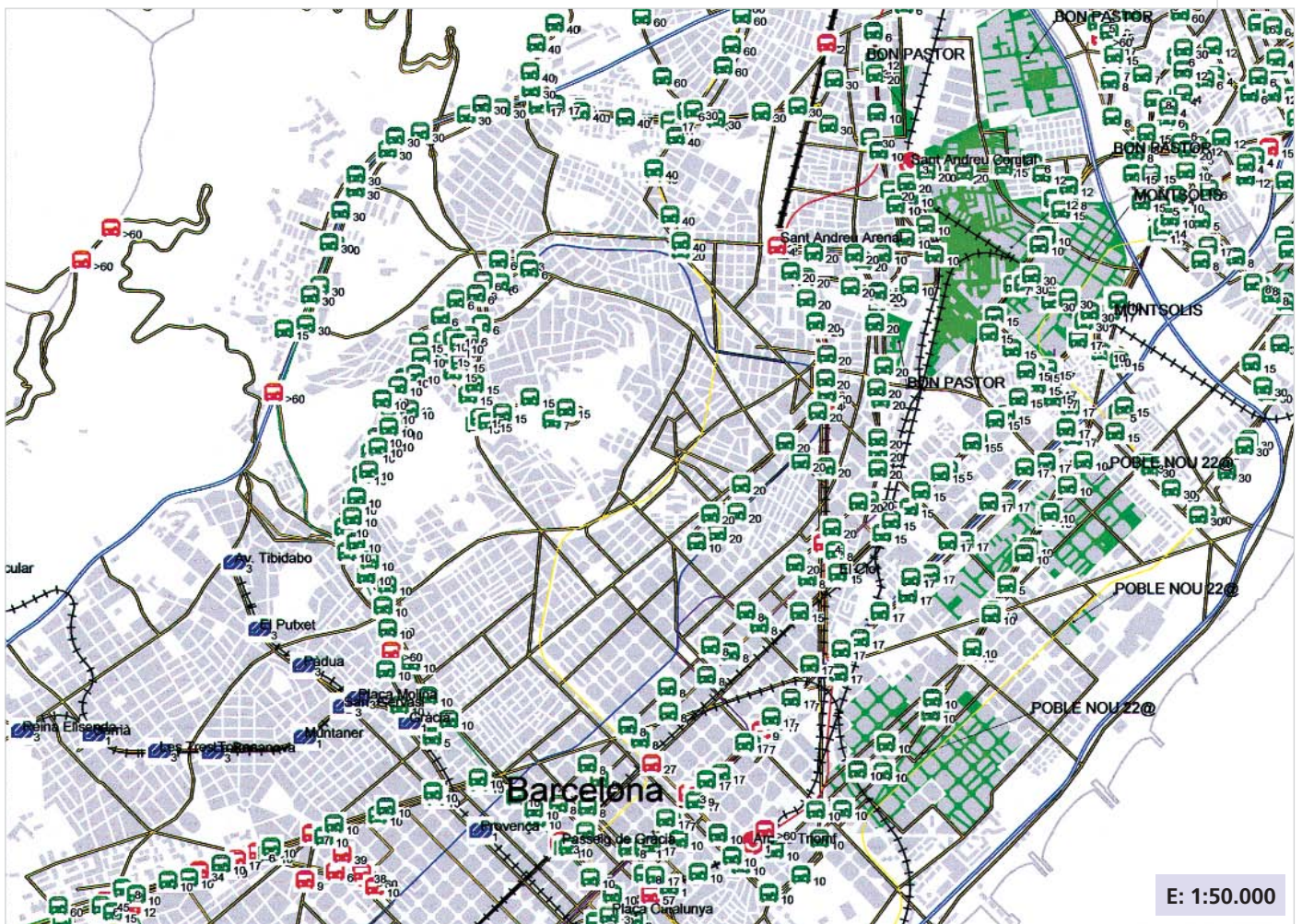
Font: MCRT

BARBERÀ DEL VALLÈS



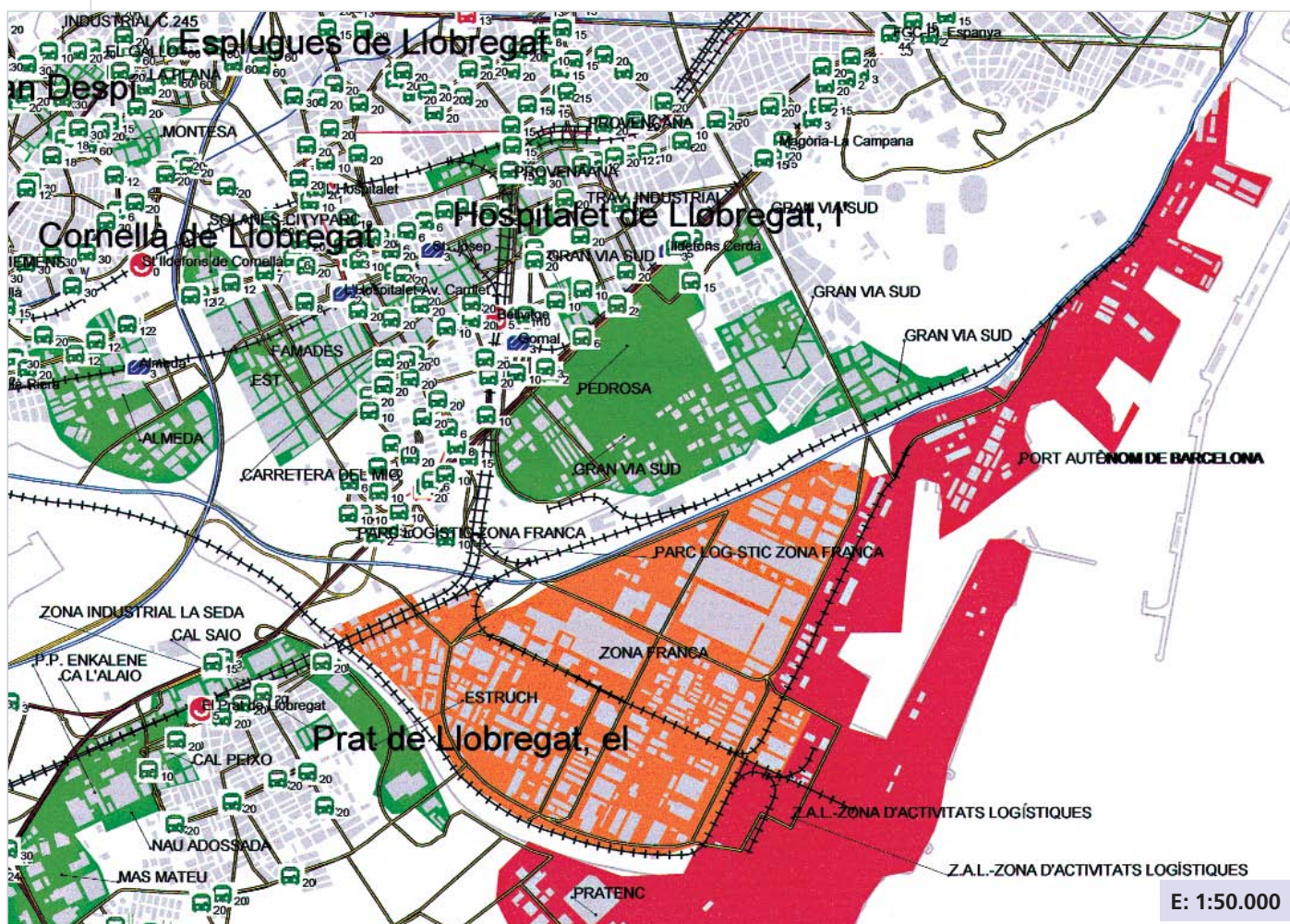
Font: MCRIT

BARCELONA CENTRE I NORD



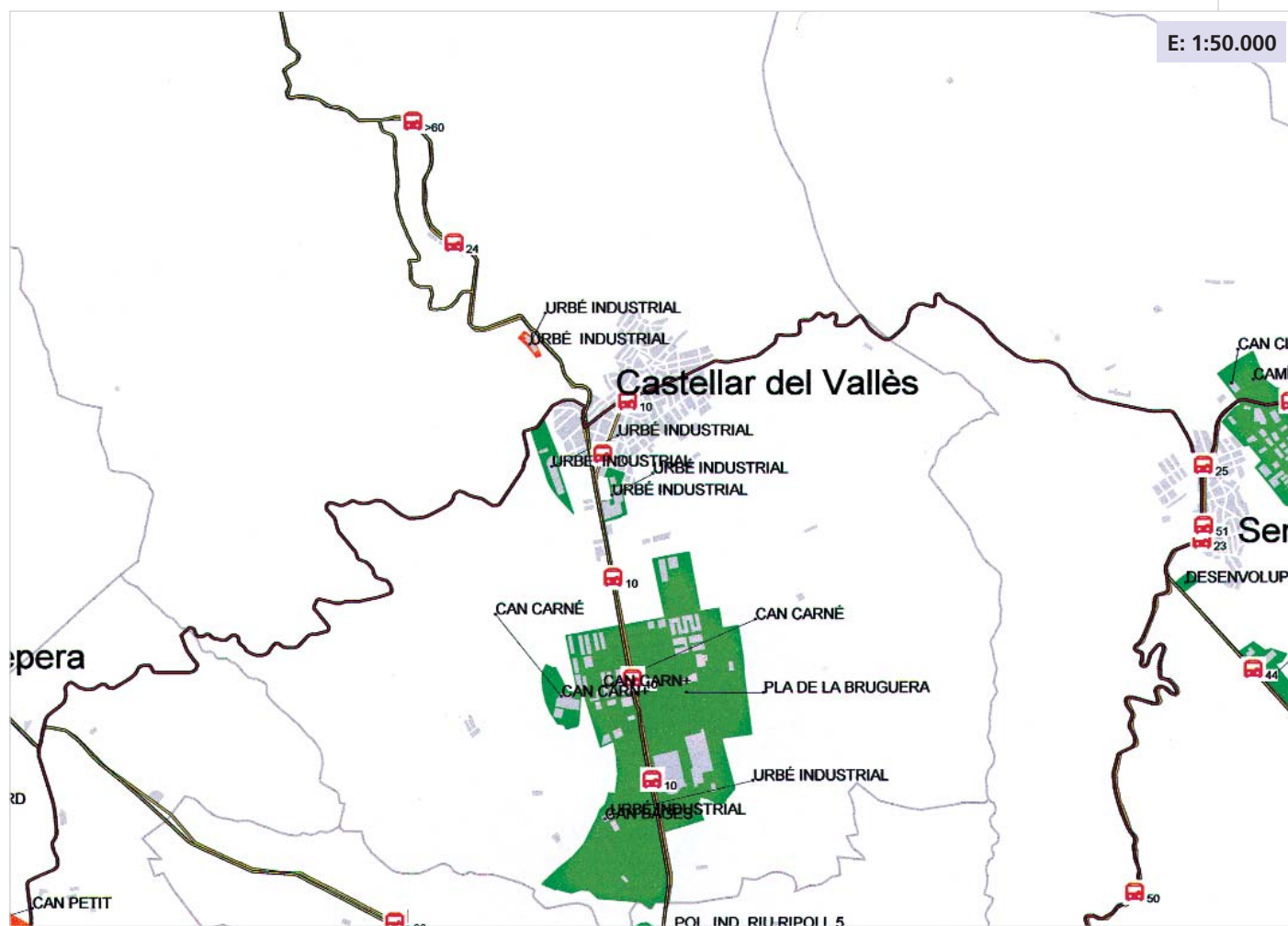
Font: MCRIT

BARCELONA SUD



Font: MCRIT

CASTELLAR DEL VALLÈS



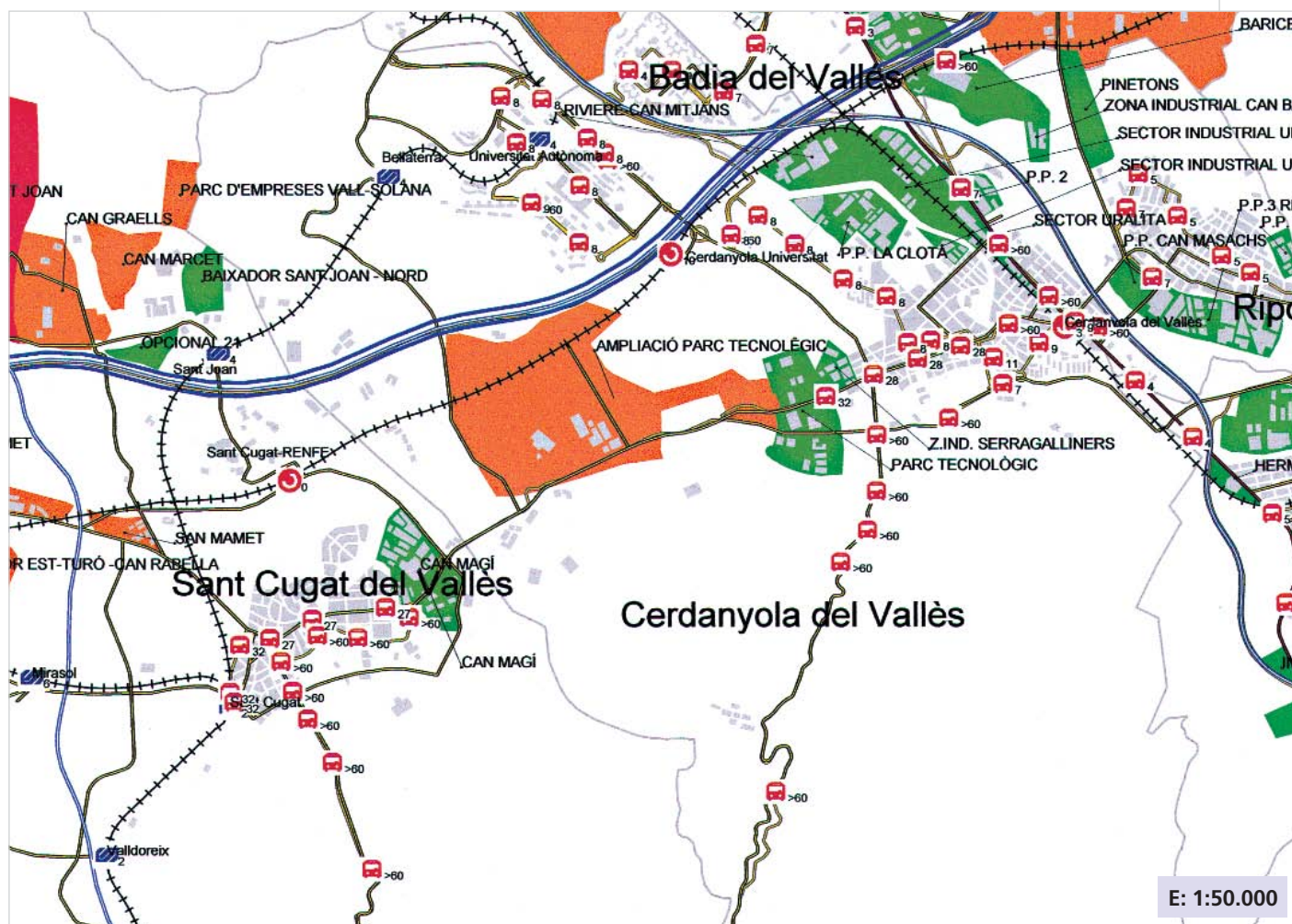
Font: MCRIT

CASTELLTERÇOL



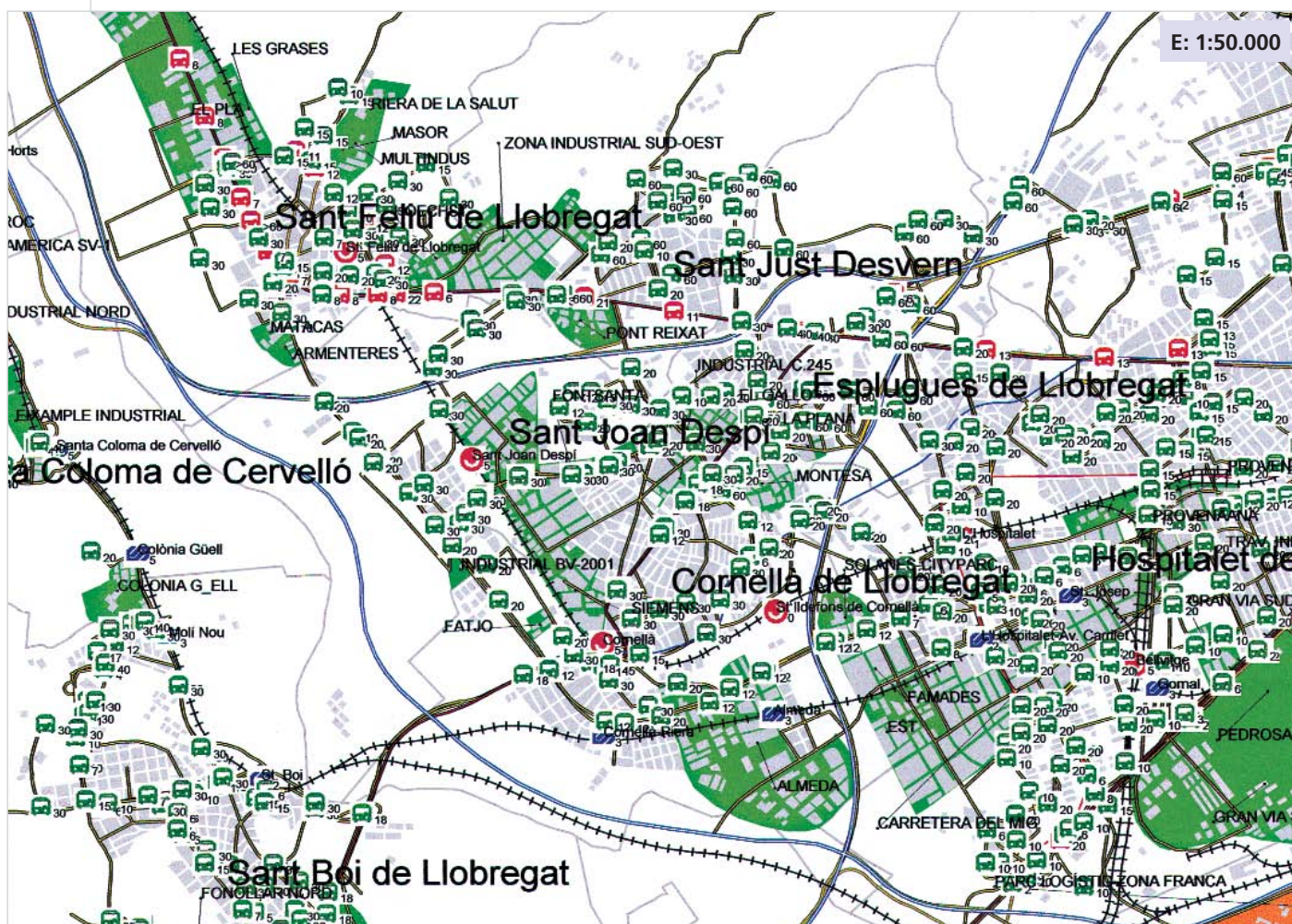
Font: MCRIT

CERDANYOLA DEL VALLÈS



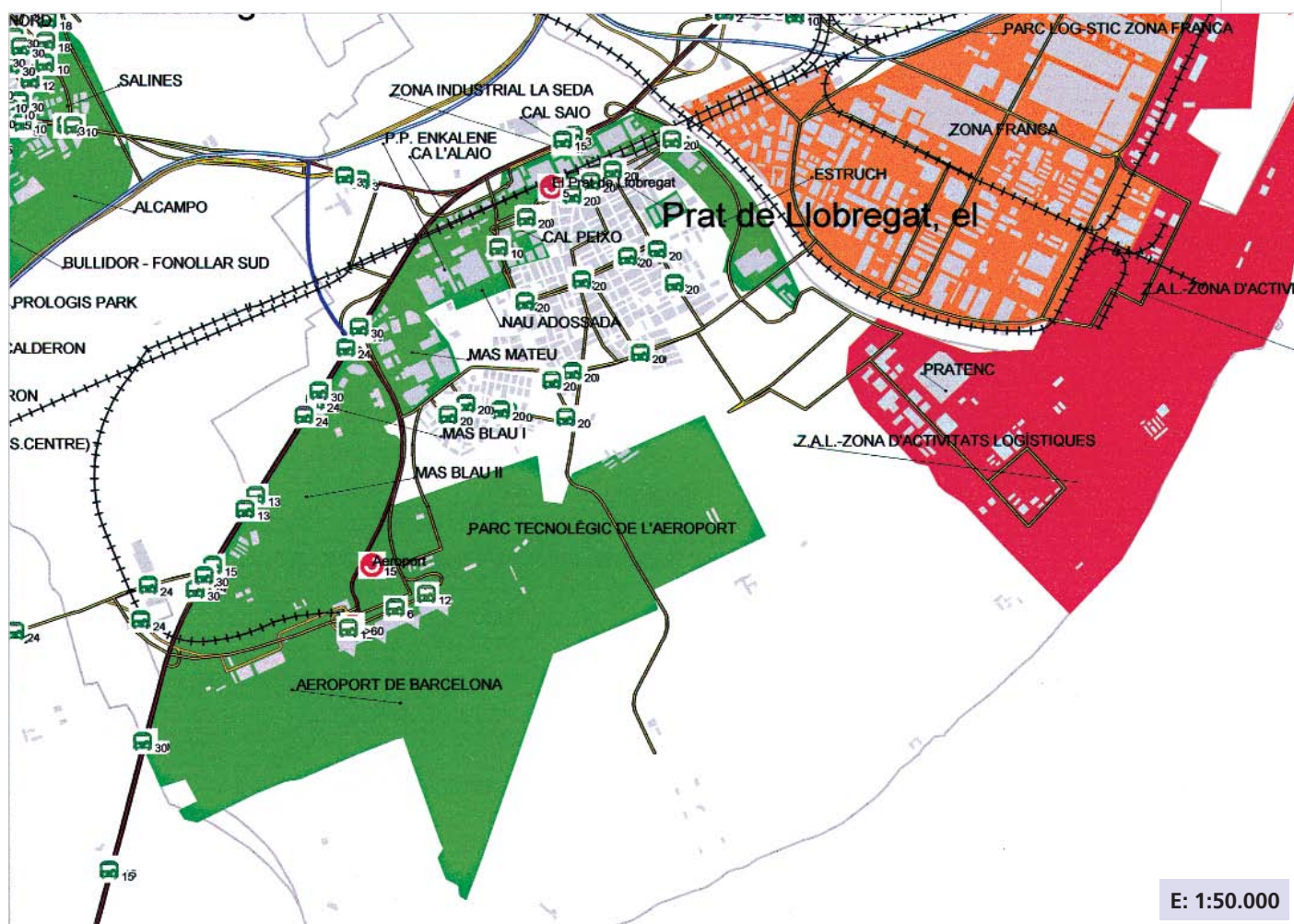
Font: MCRIT

CORNELLÀ DE LLOBREGAT



Font: MCRIT

EL PRAT DE LLOBREGAT

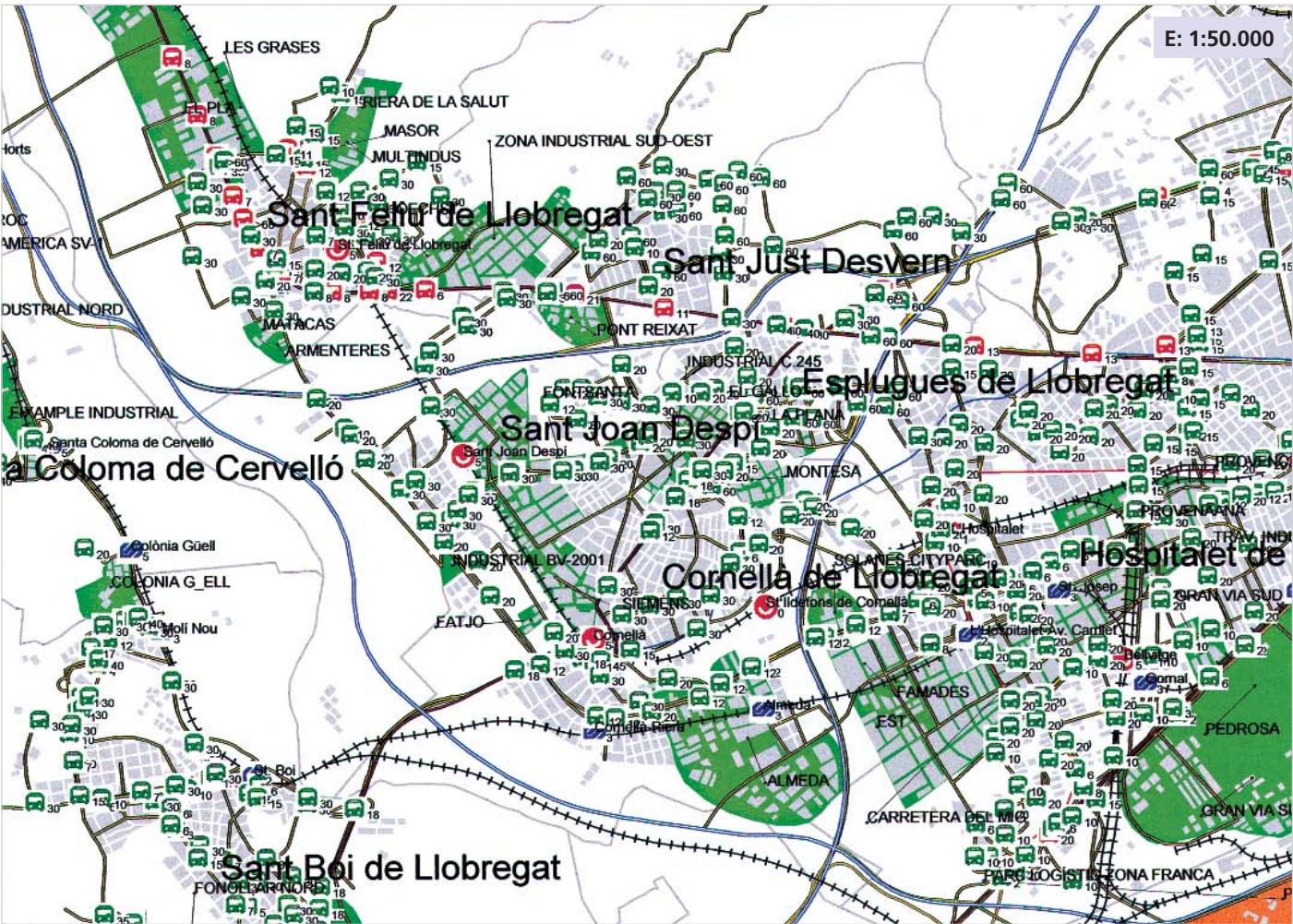


Font: MCRIT

ESPARREGUERA

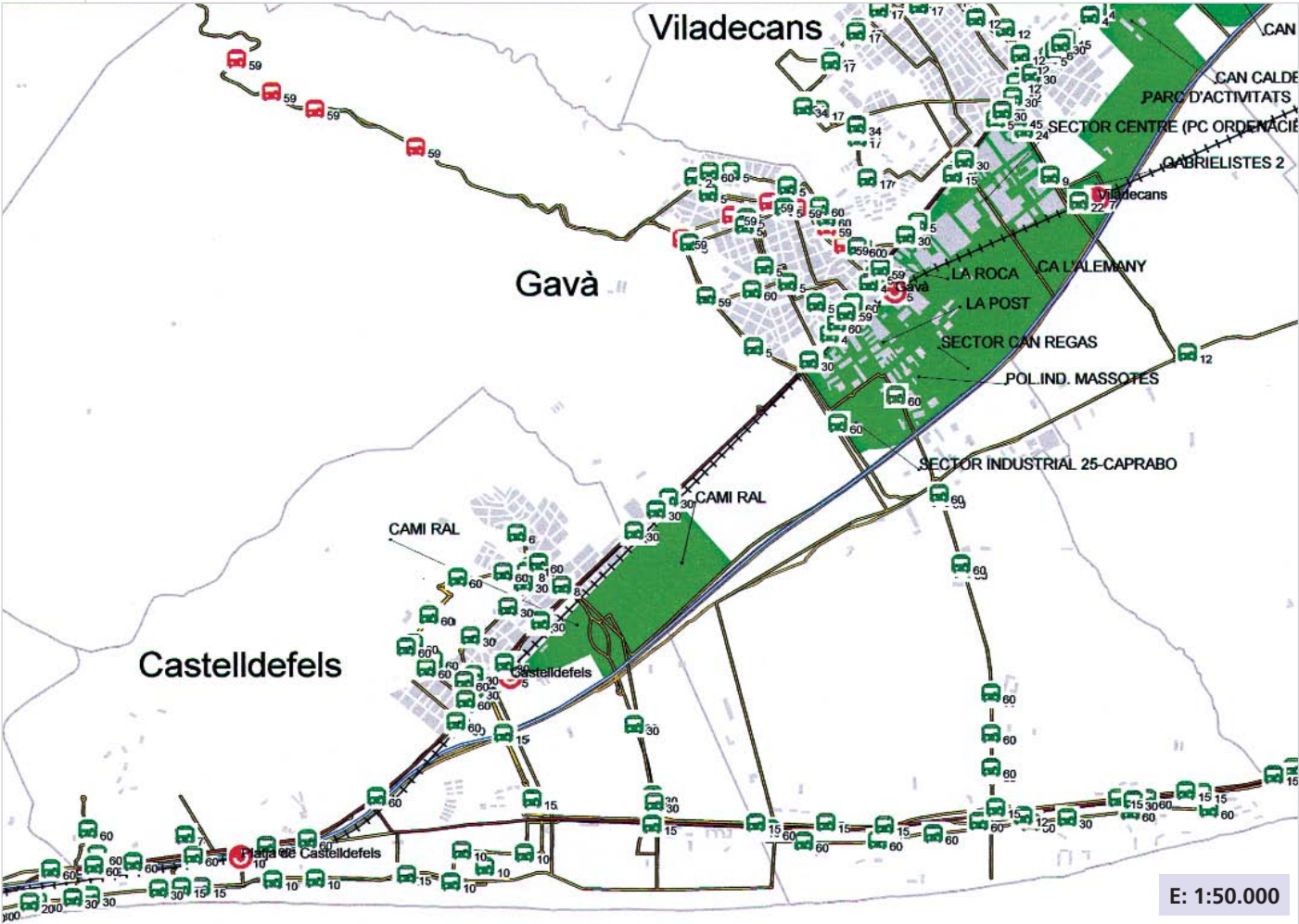
Font: MCRIT

ESPLUGUES DE LLOBREGAT



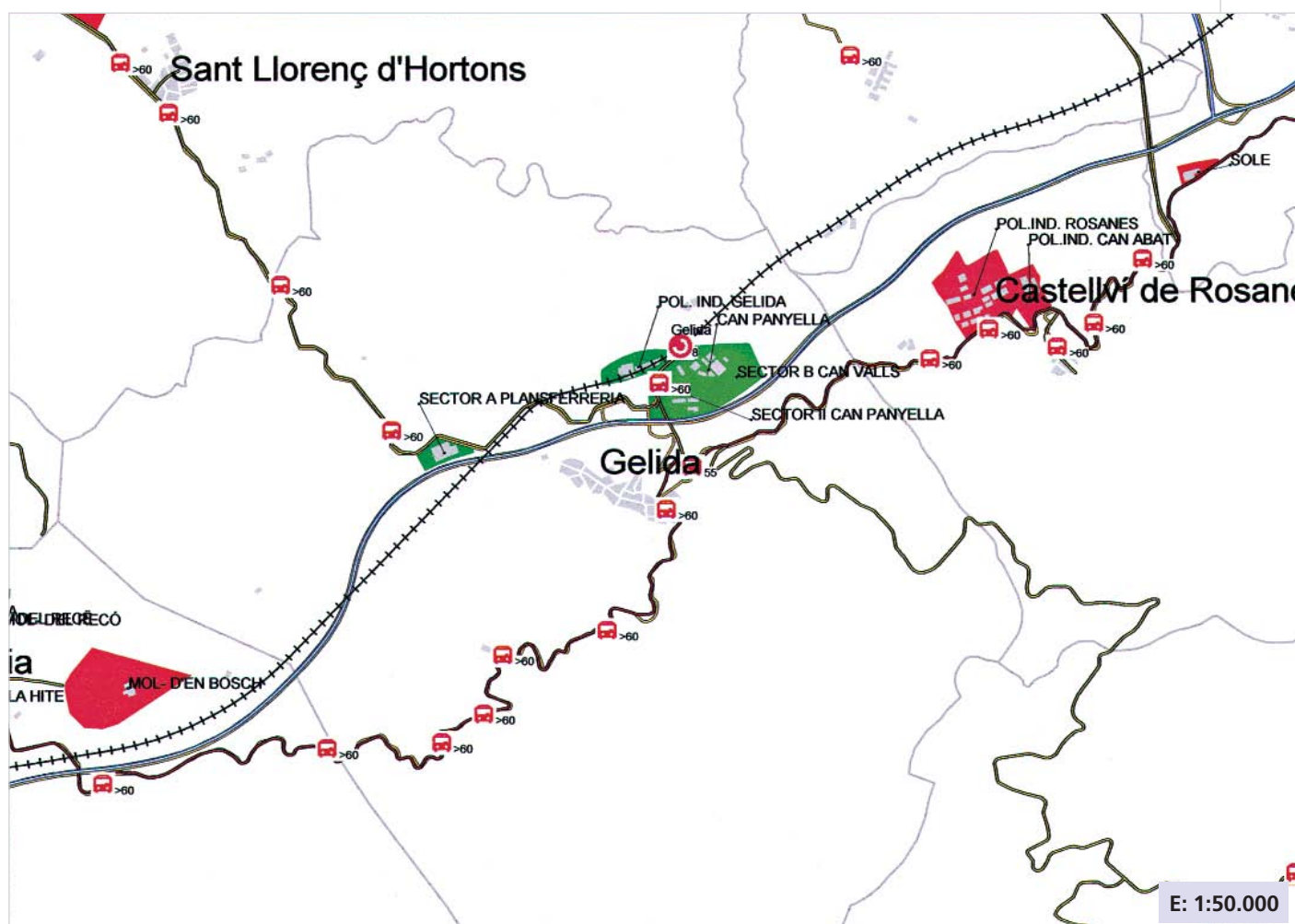
Font: MCRIT

GAVÀ



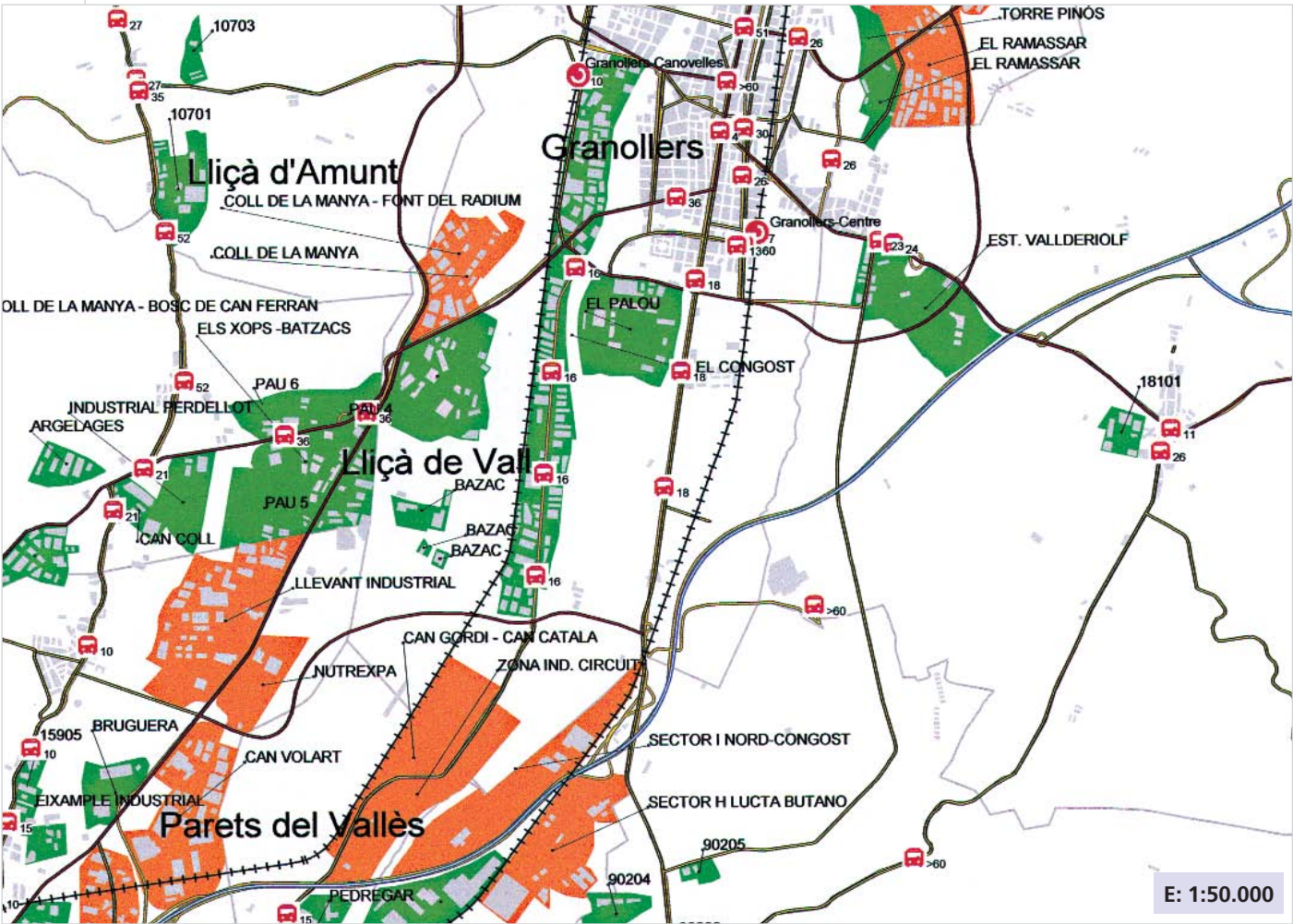
Font: MCRIT

GELIDA



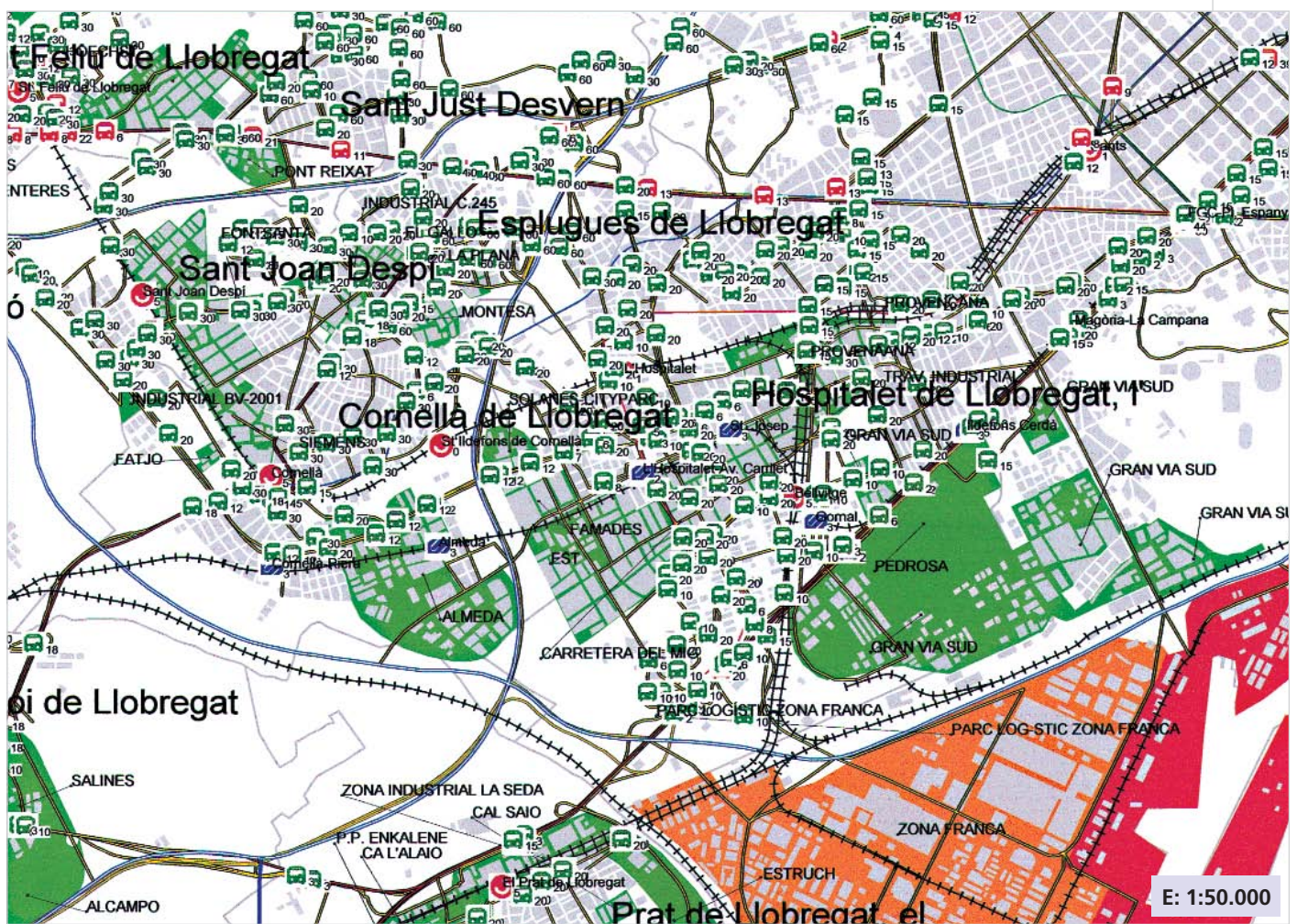
Font: MCRIT

GRANOLLERS



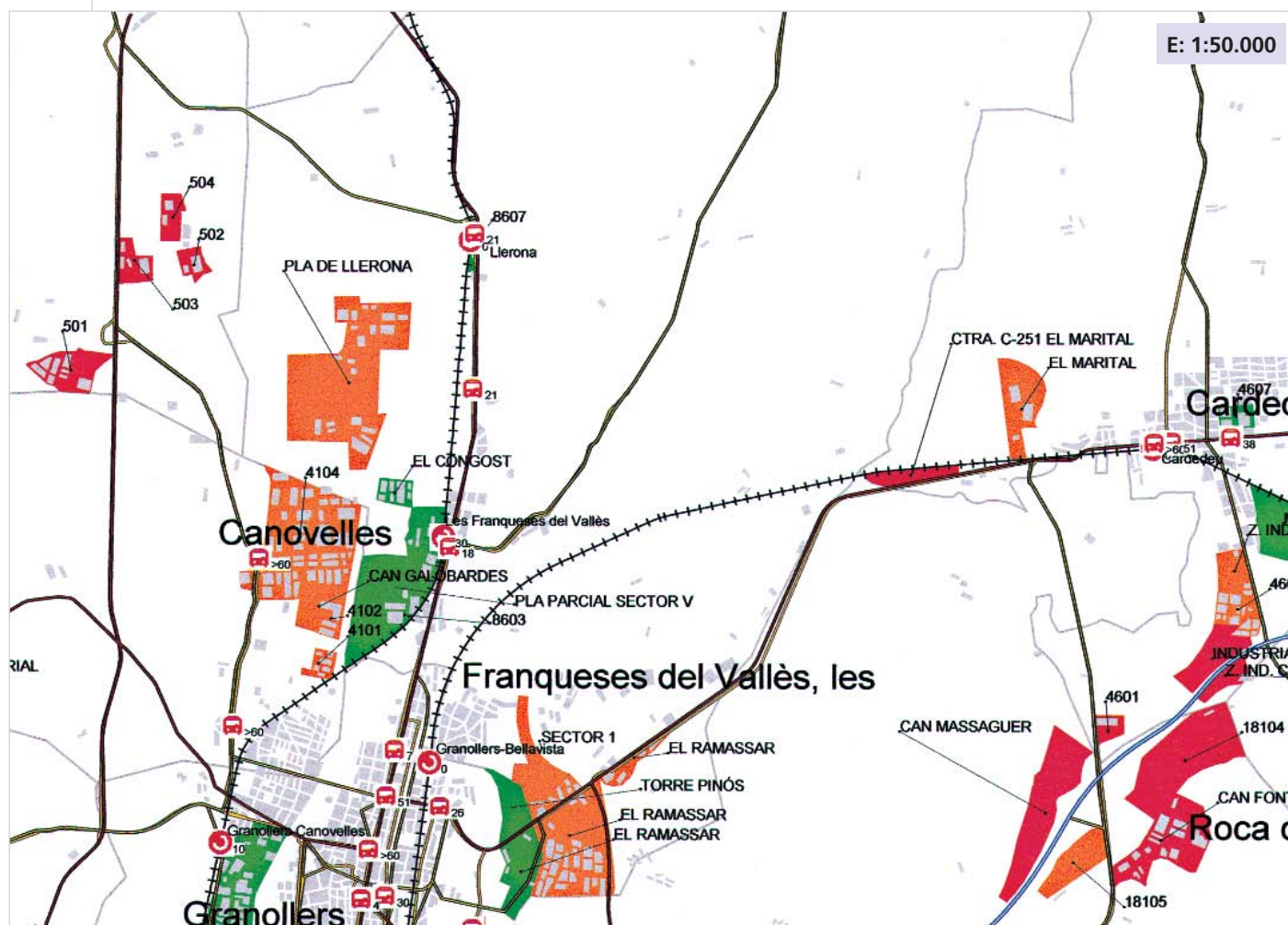
Font: MCRIT

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT



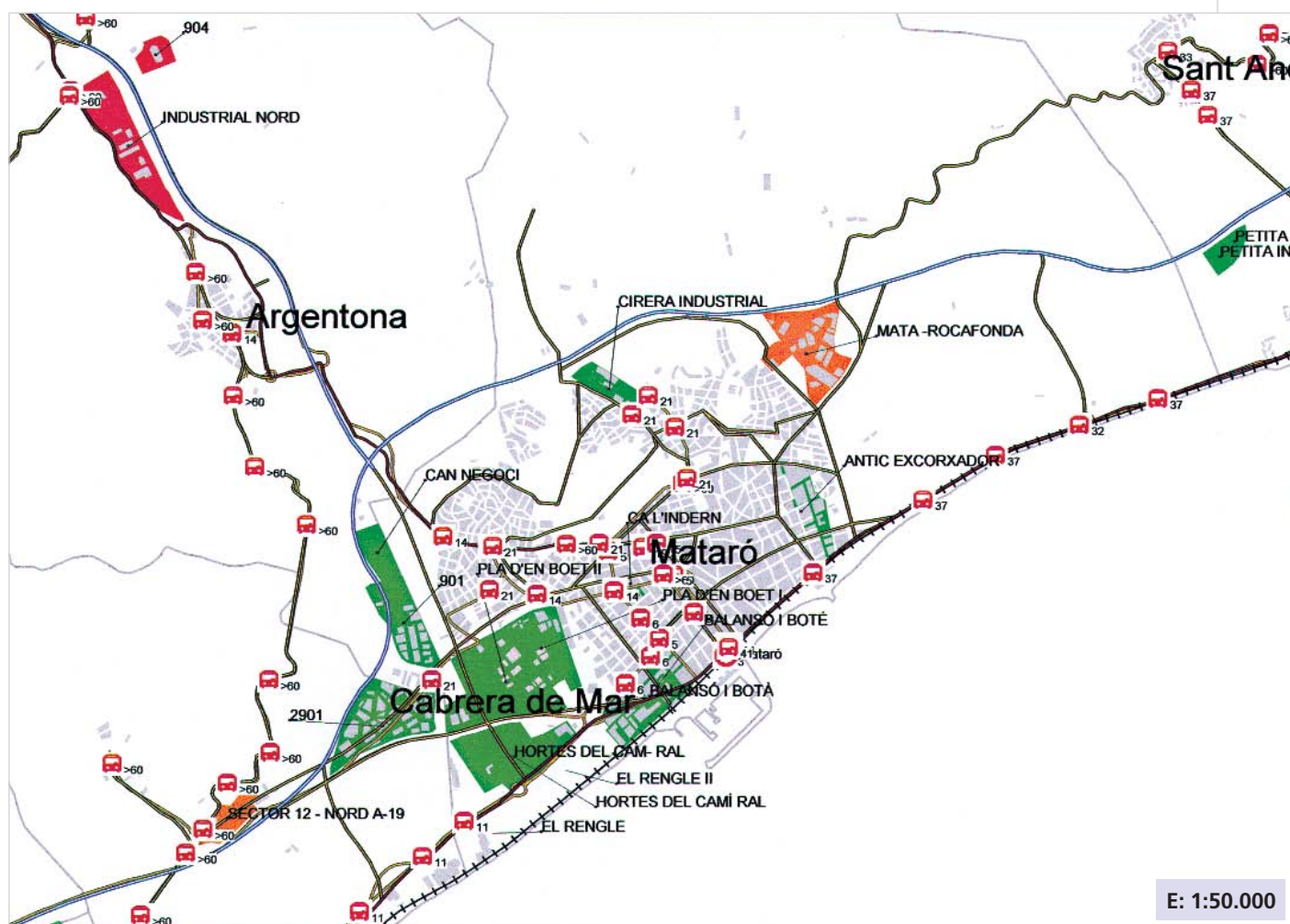
Font: MCRIT

LES FRANQUESES DEL VALLÈS



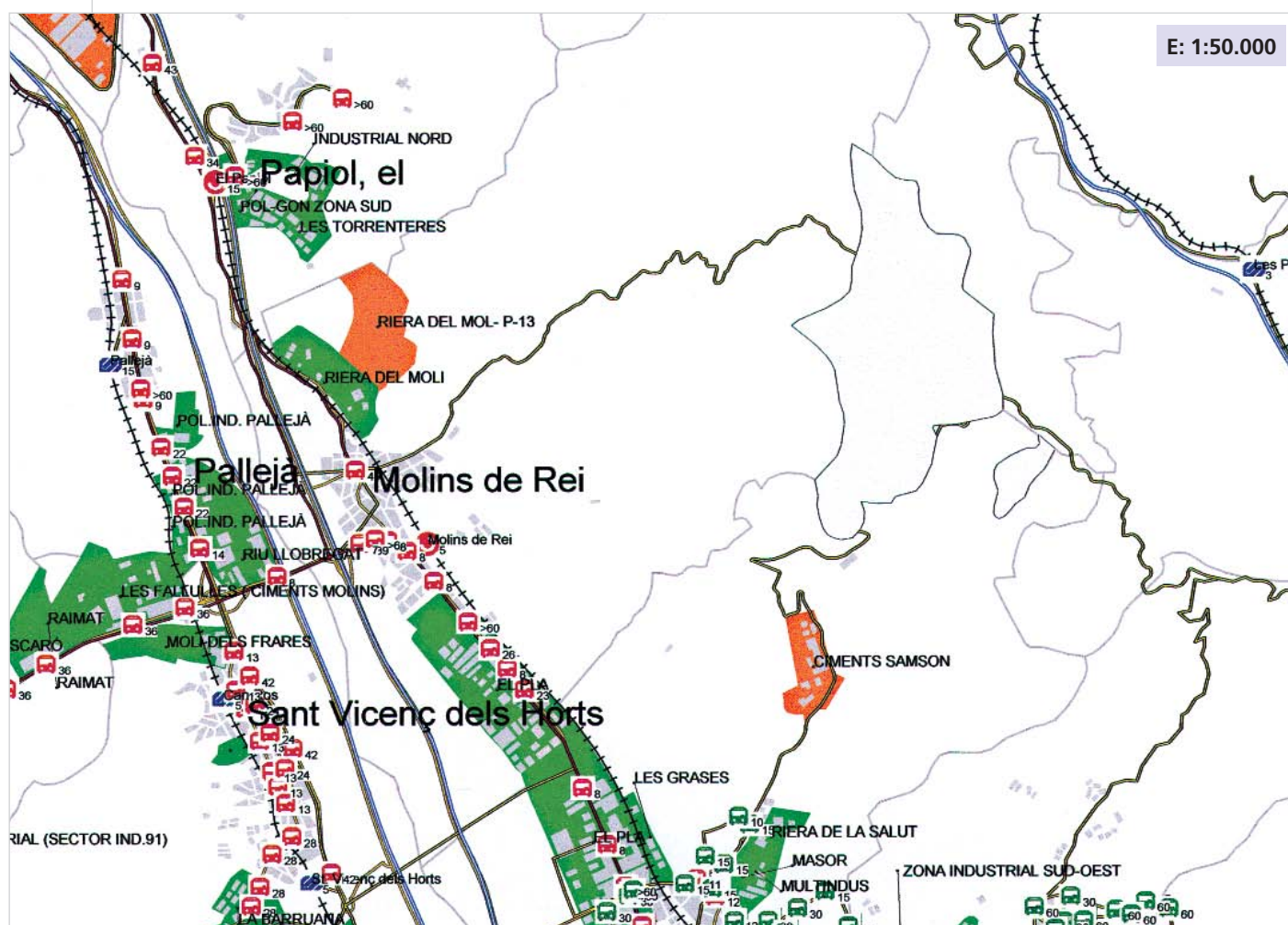
Font: MCRIT

MATARÓ



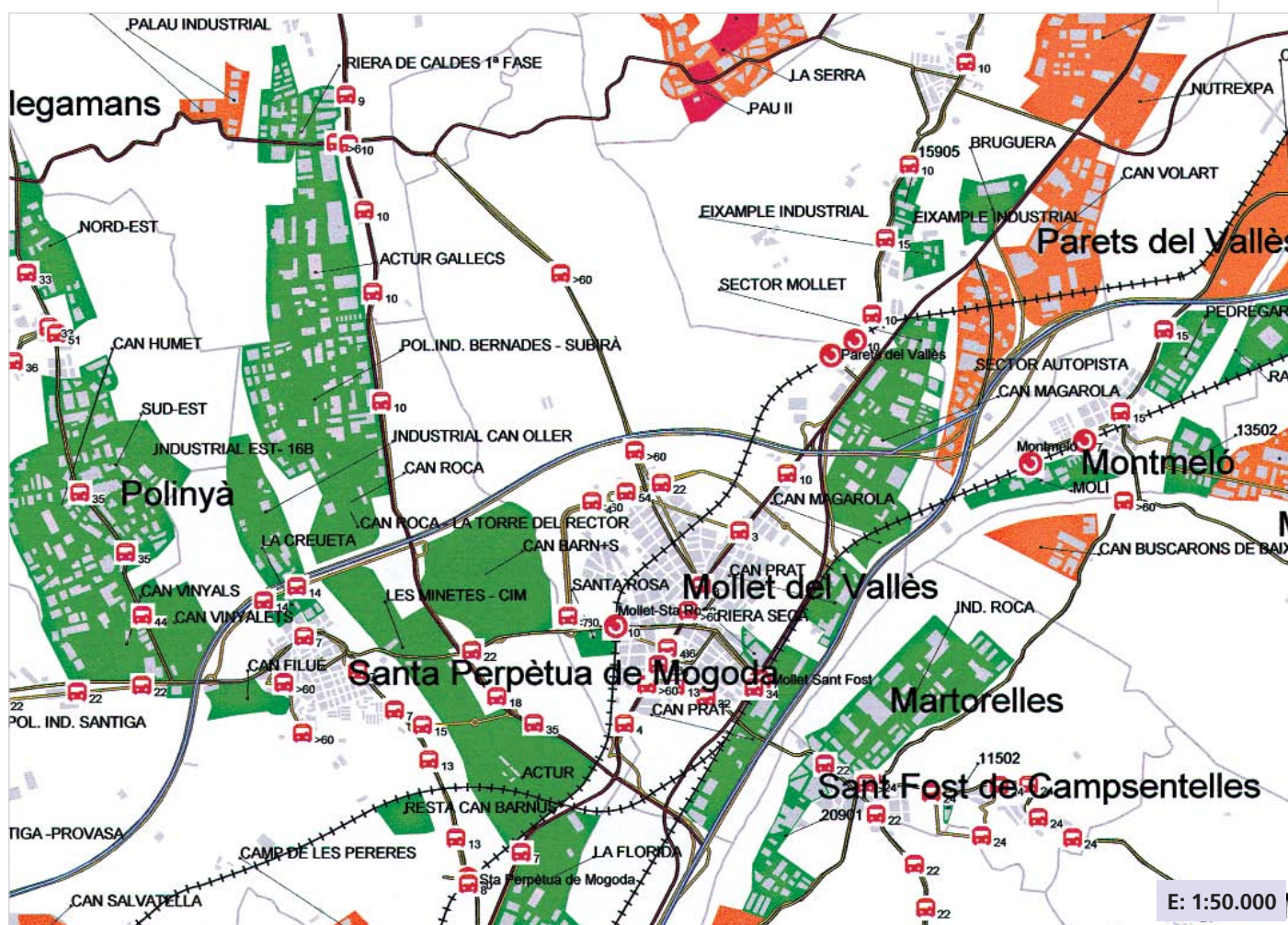
Font: MCRIT

MOLINS DE REI



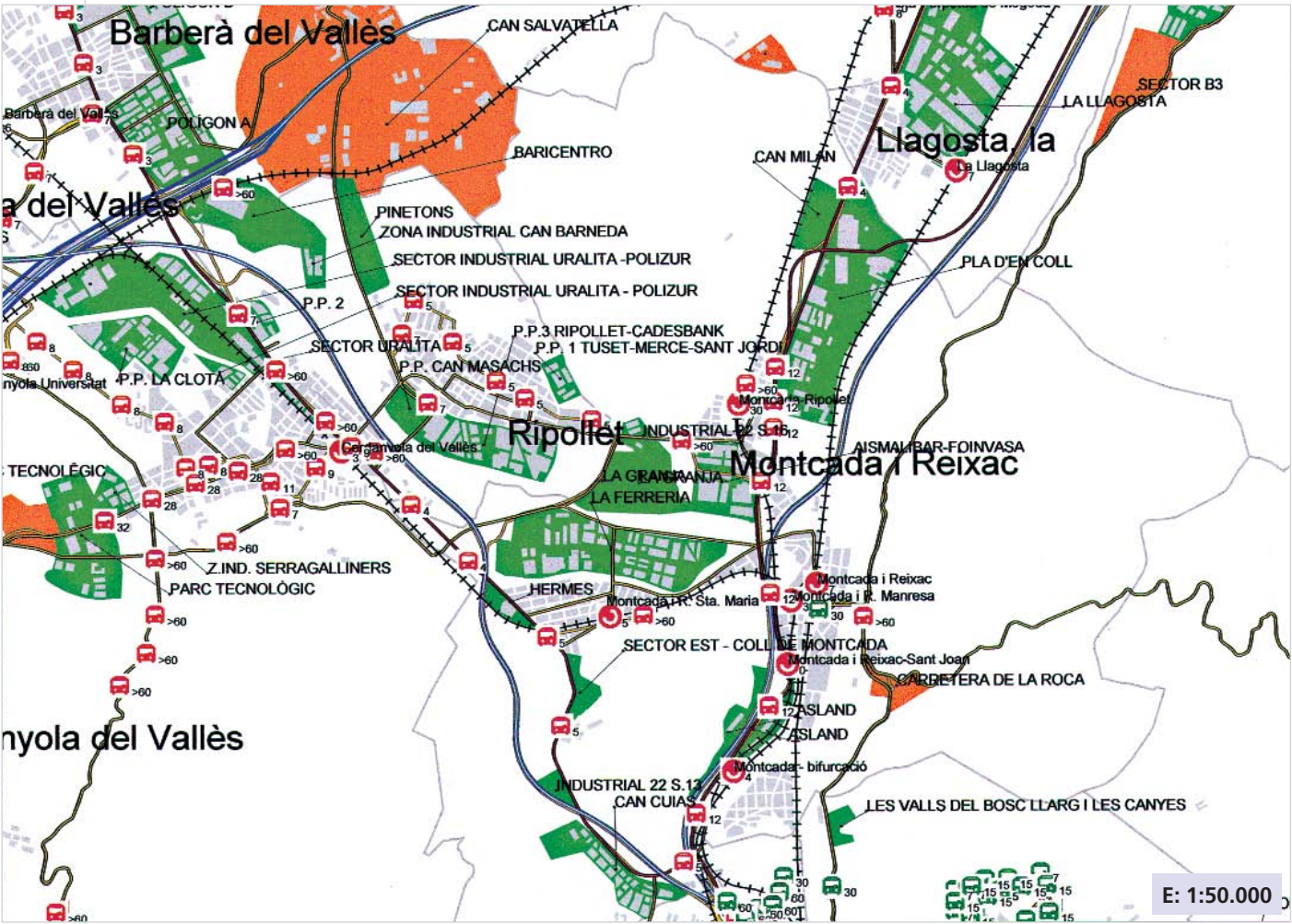
Font: MCRIT

MOLLET DEL VALLÈS



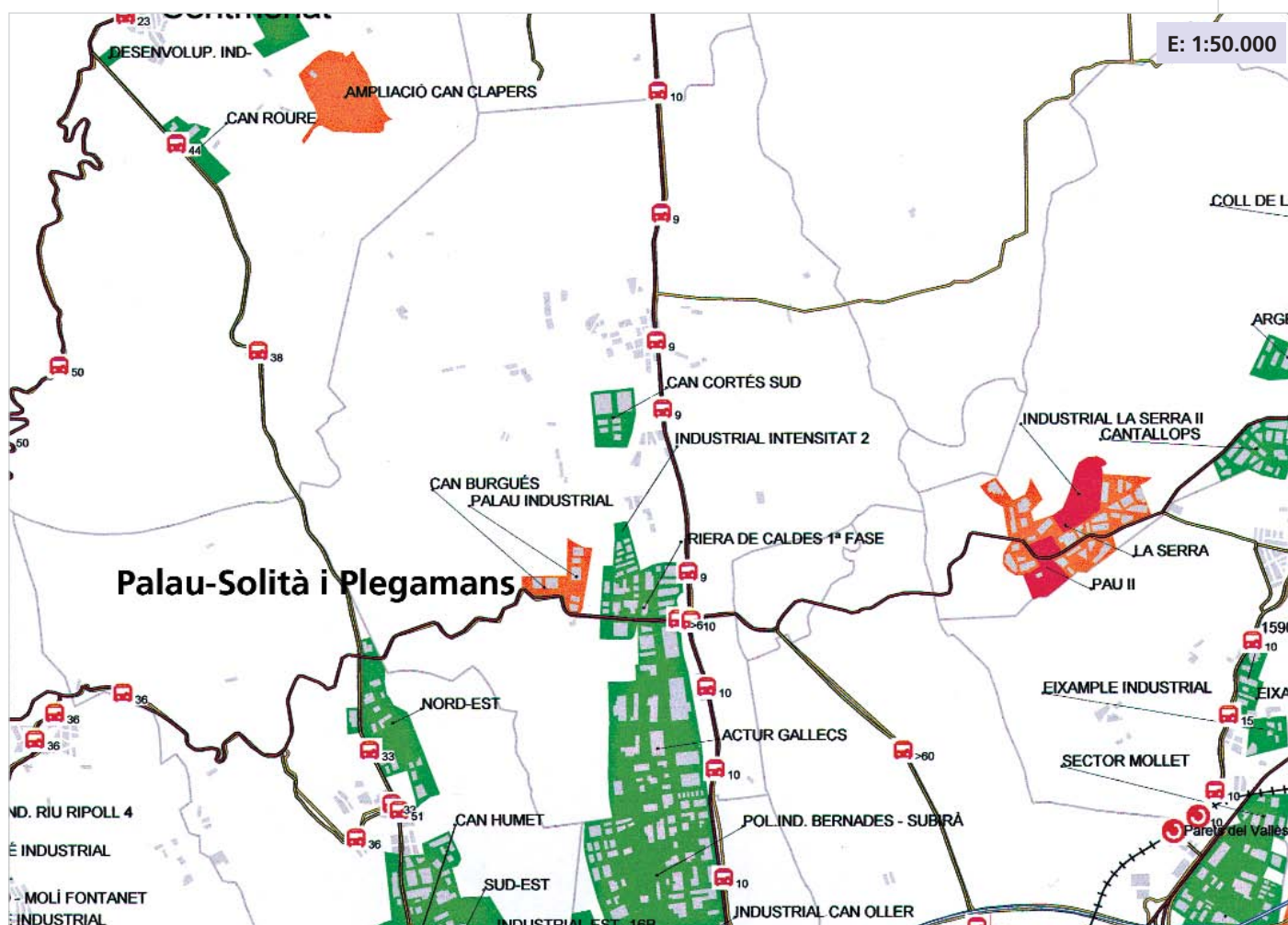
Font: MCRIT

MONTCADA I REIXAC



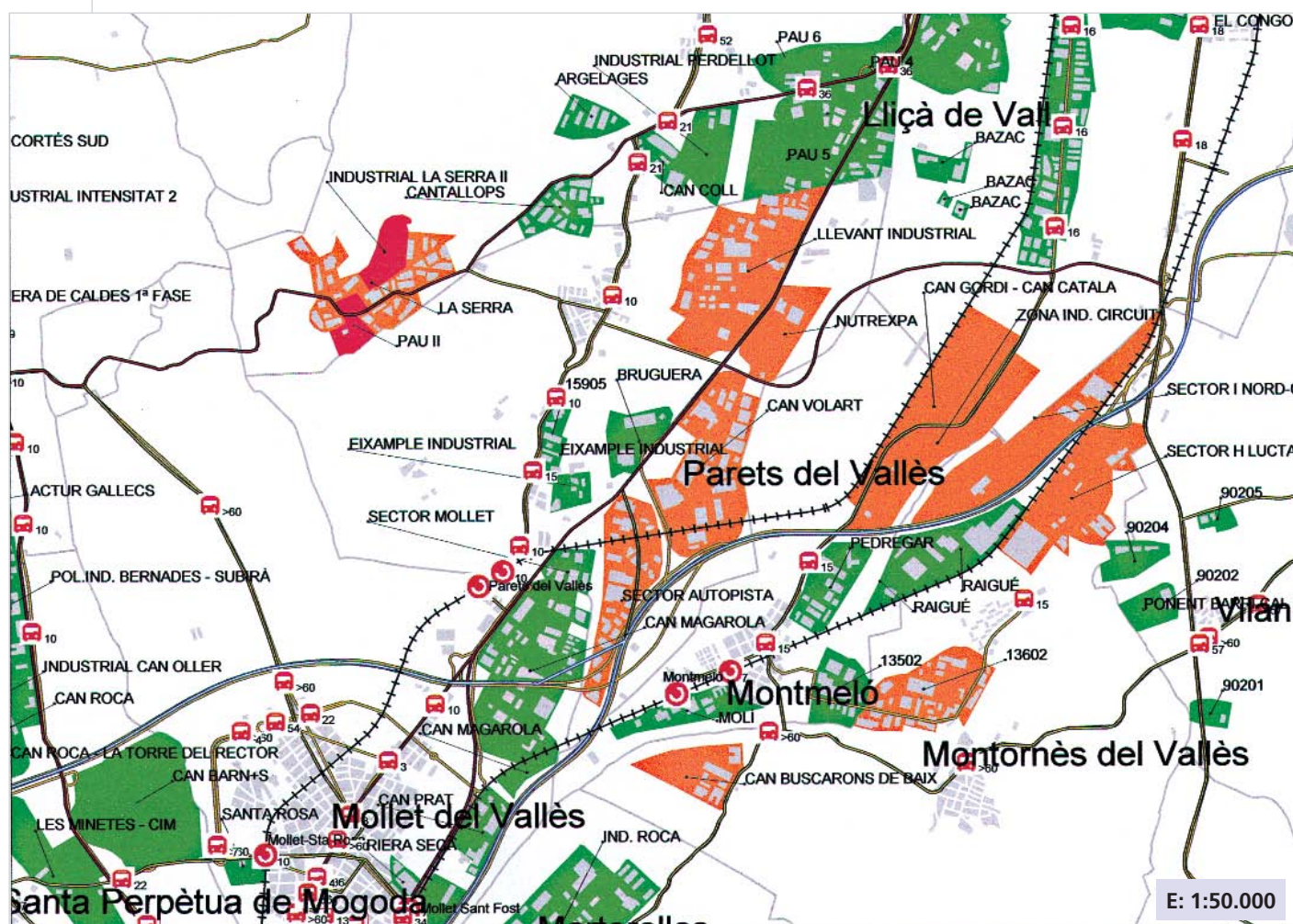
Font: MCRIT

PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS



Font: MCRIT

PARETS DEL VALLÈS

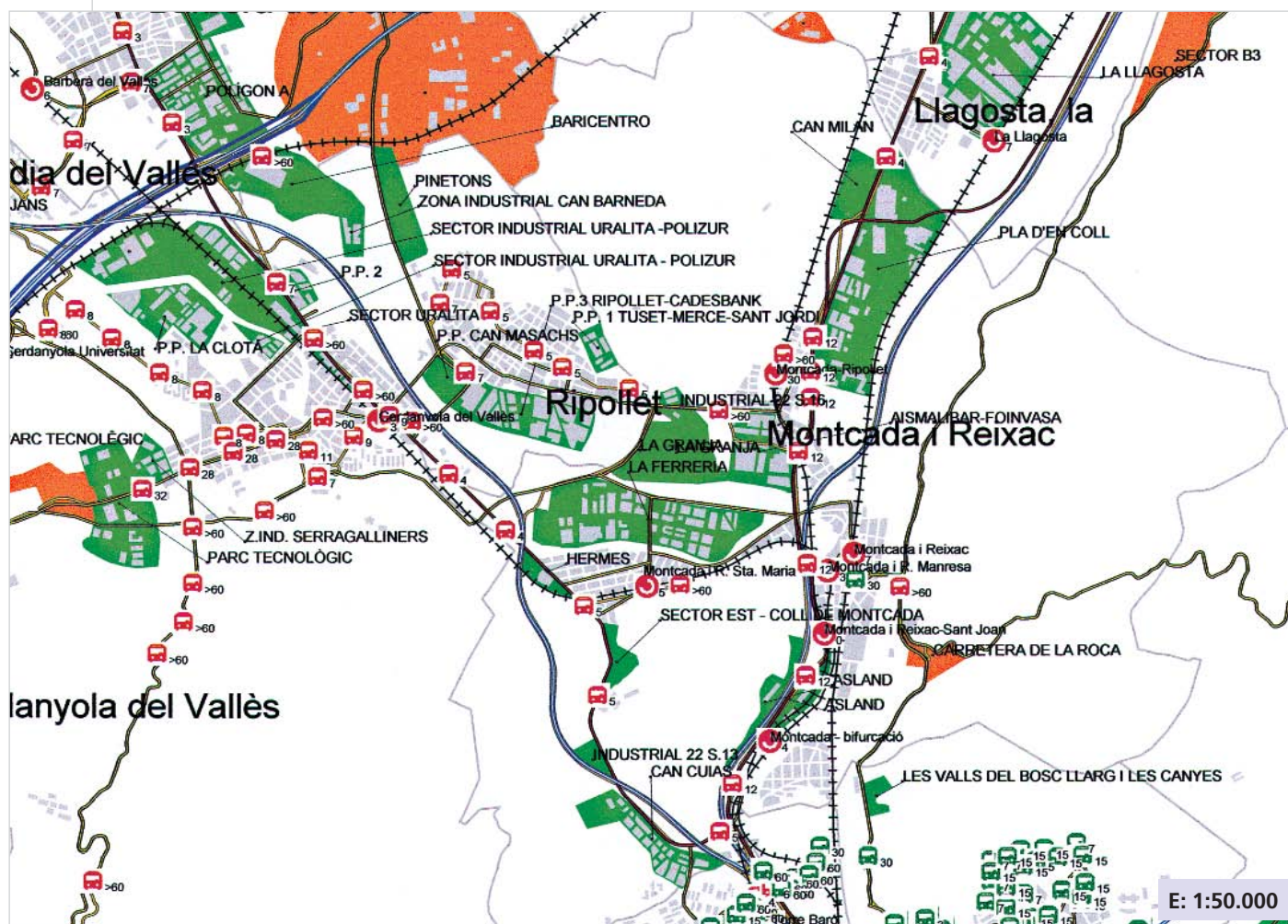


Font: MCRIT

POLINYÀ

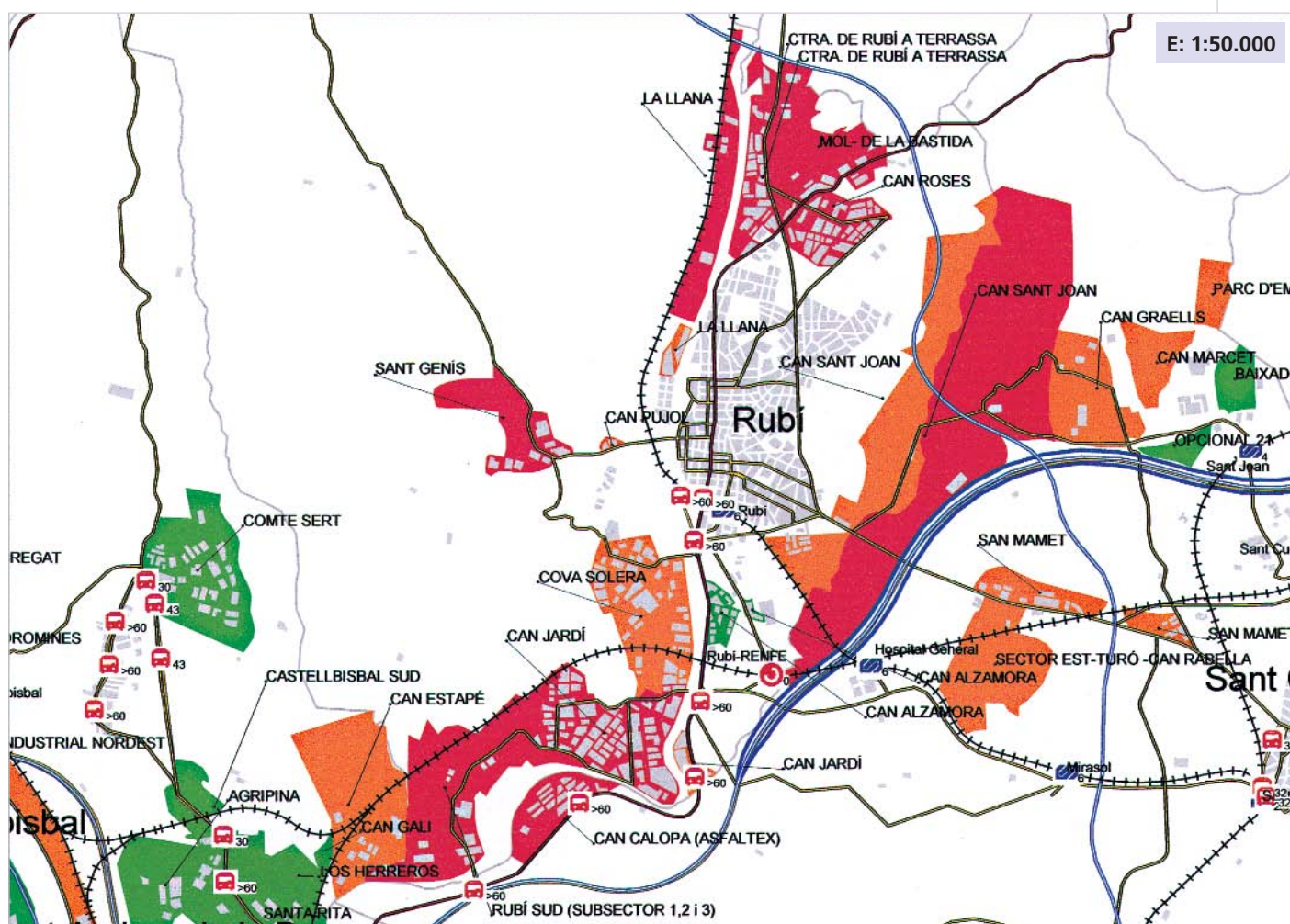


RIPOLLET



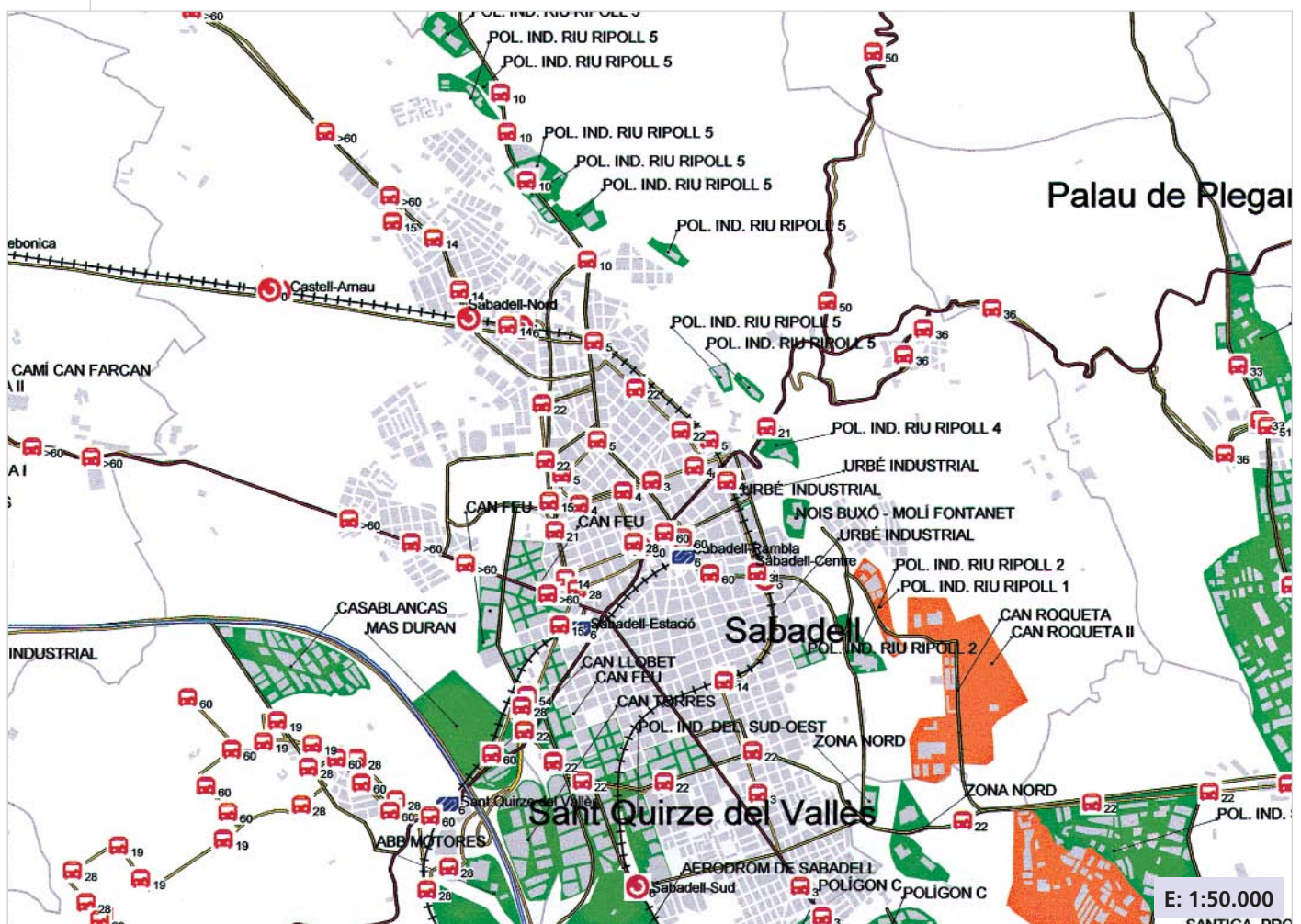
Font: MCRIT

RUBÍ



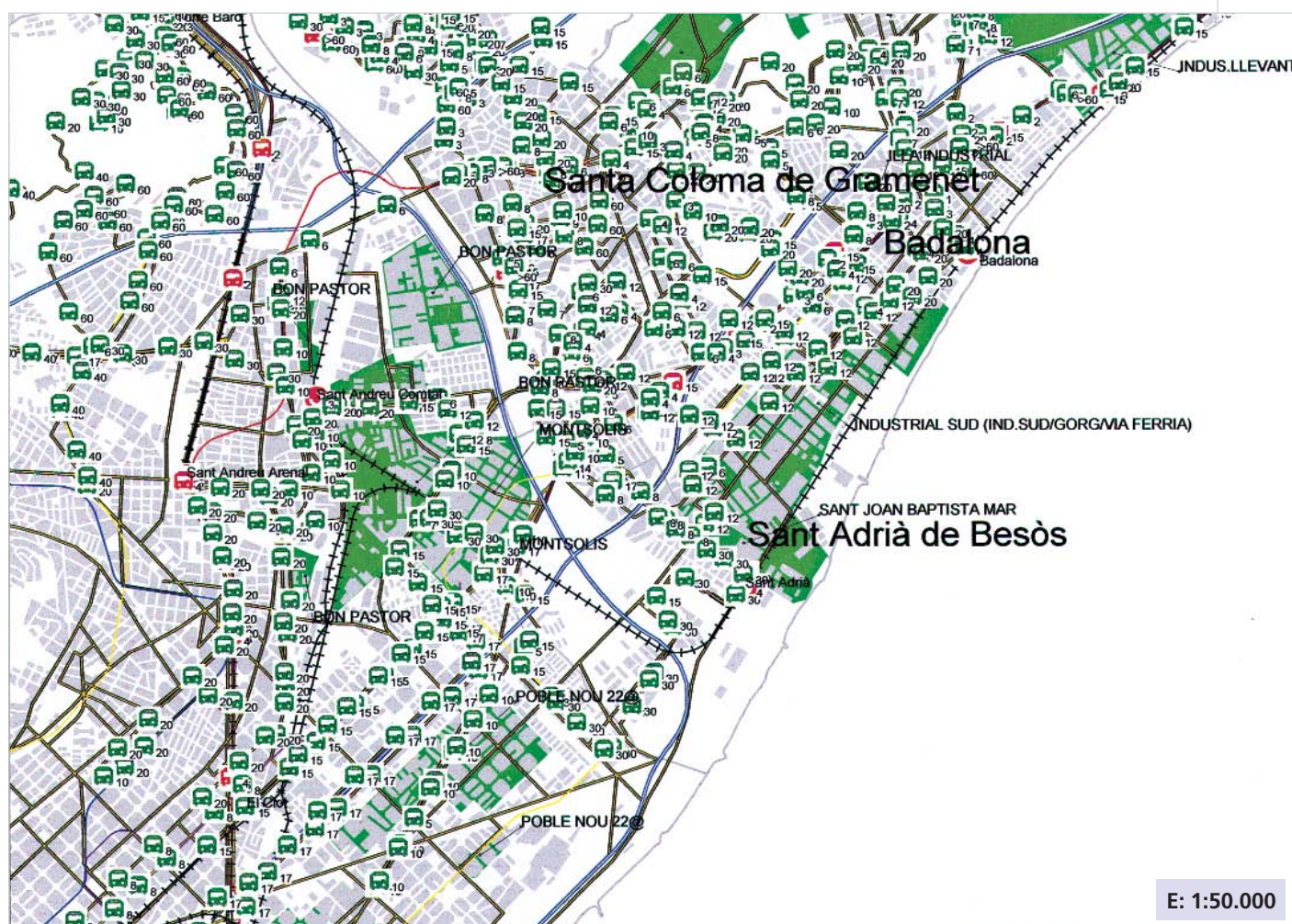
Font: MCRIT

SABADELL



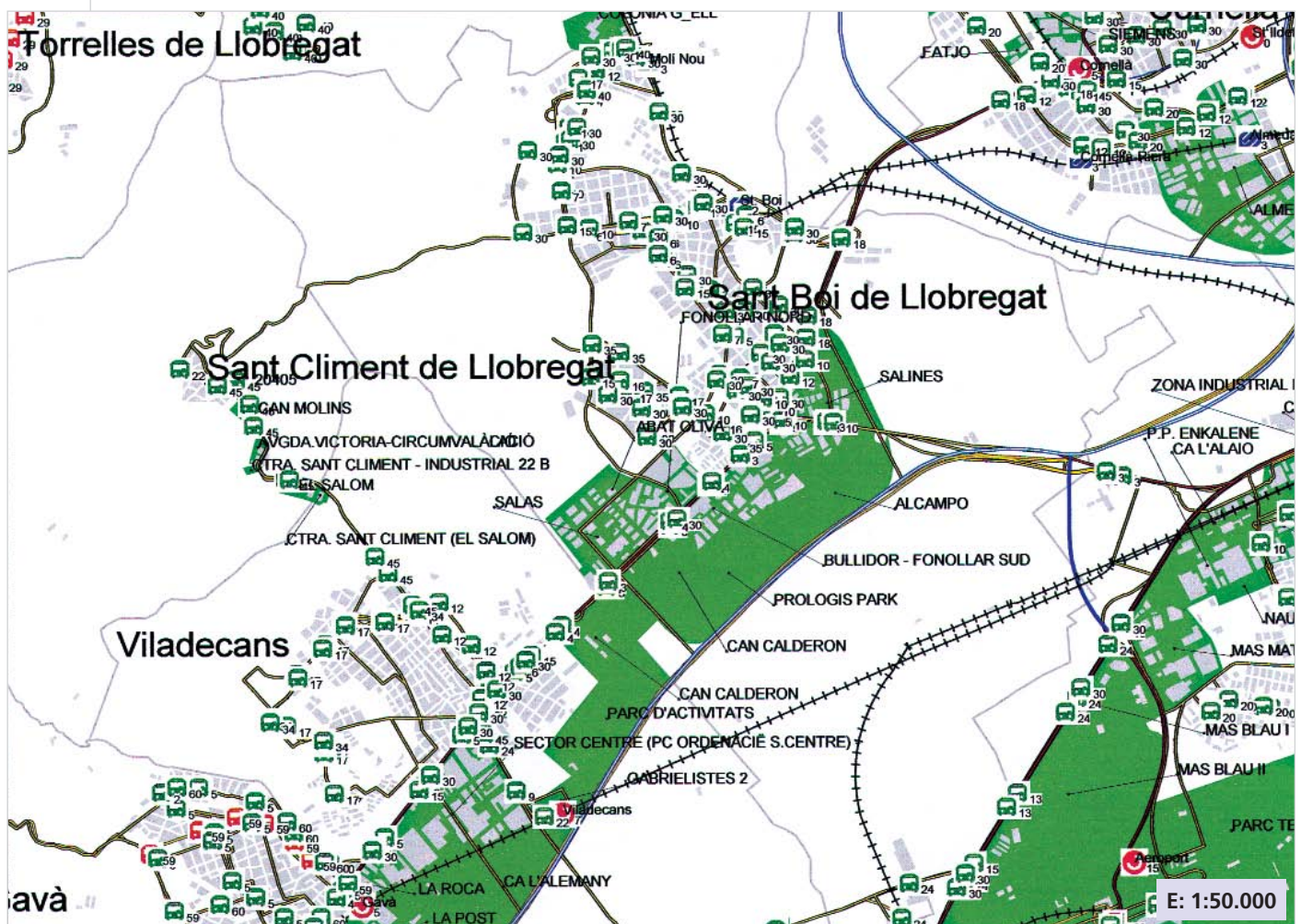
Font: MCRIT

SANT ADRIÀ DE BESÒS



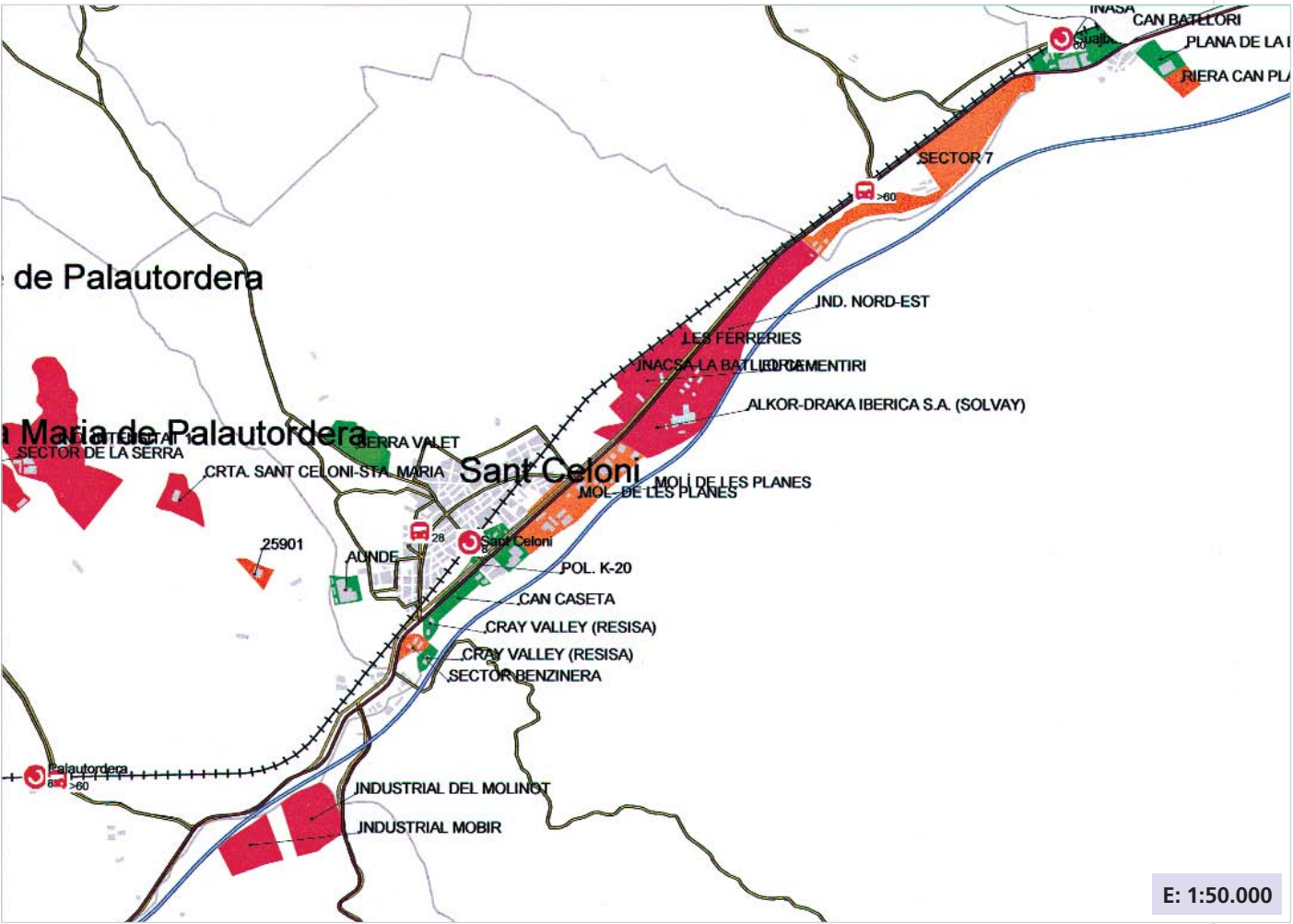
Font: MCRIT

SANT BOI DE LLOBREGAT



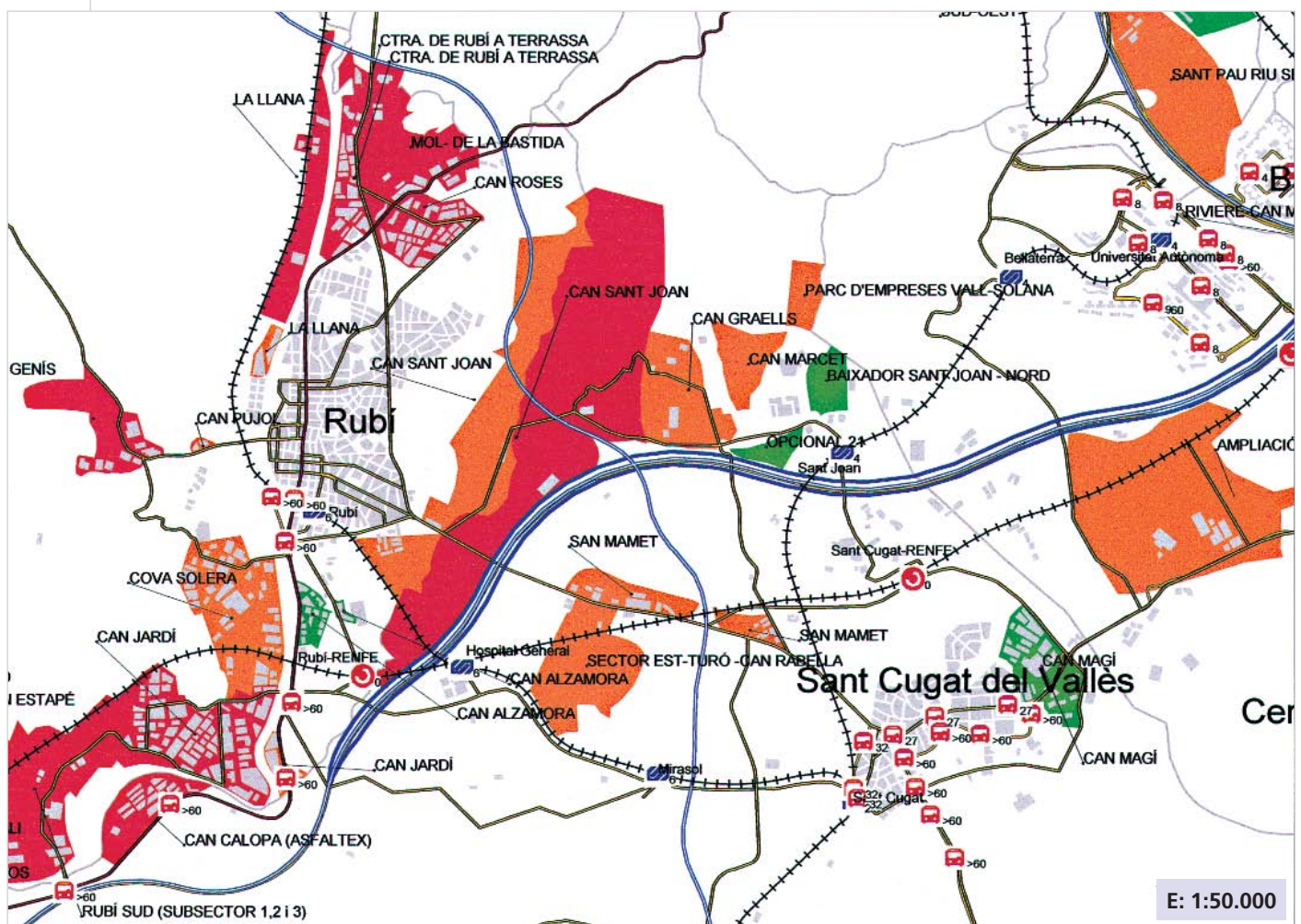
Font: MCRIT

SANT CELONI



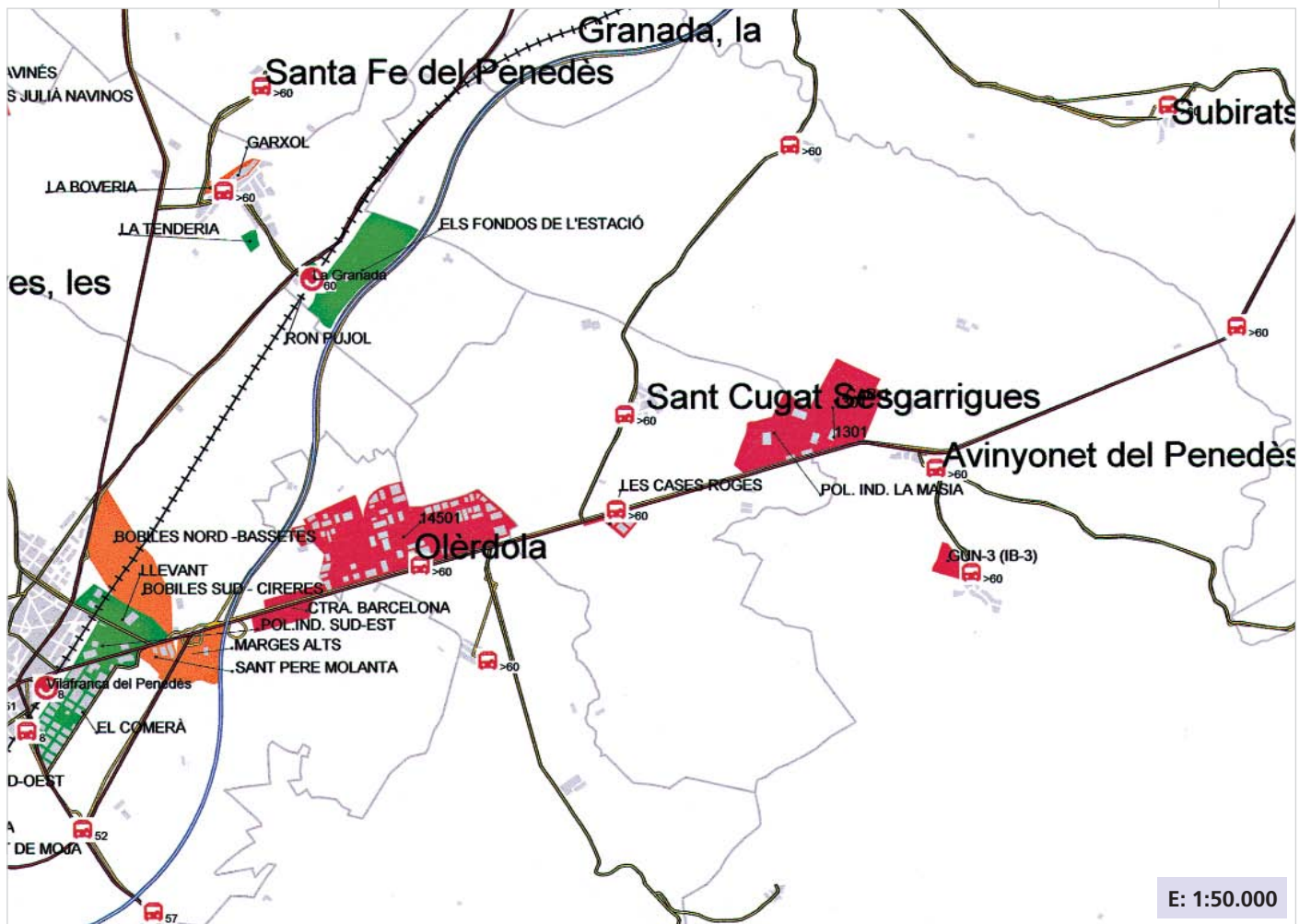
Font: MCRIT

SANT CUGAT DEL VALLÈS



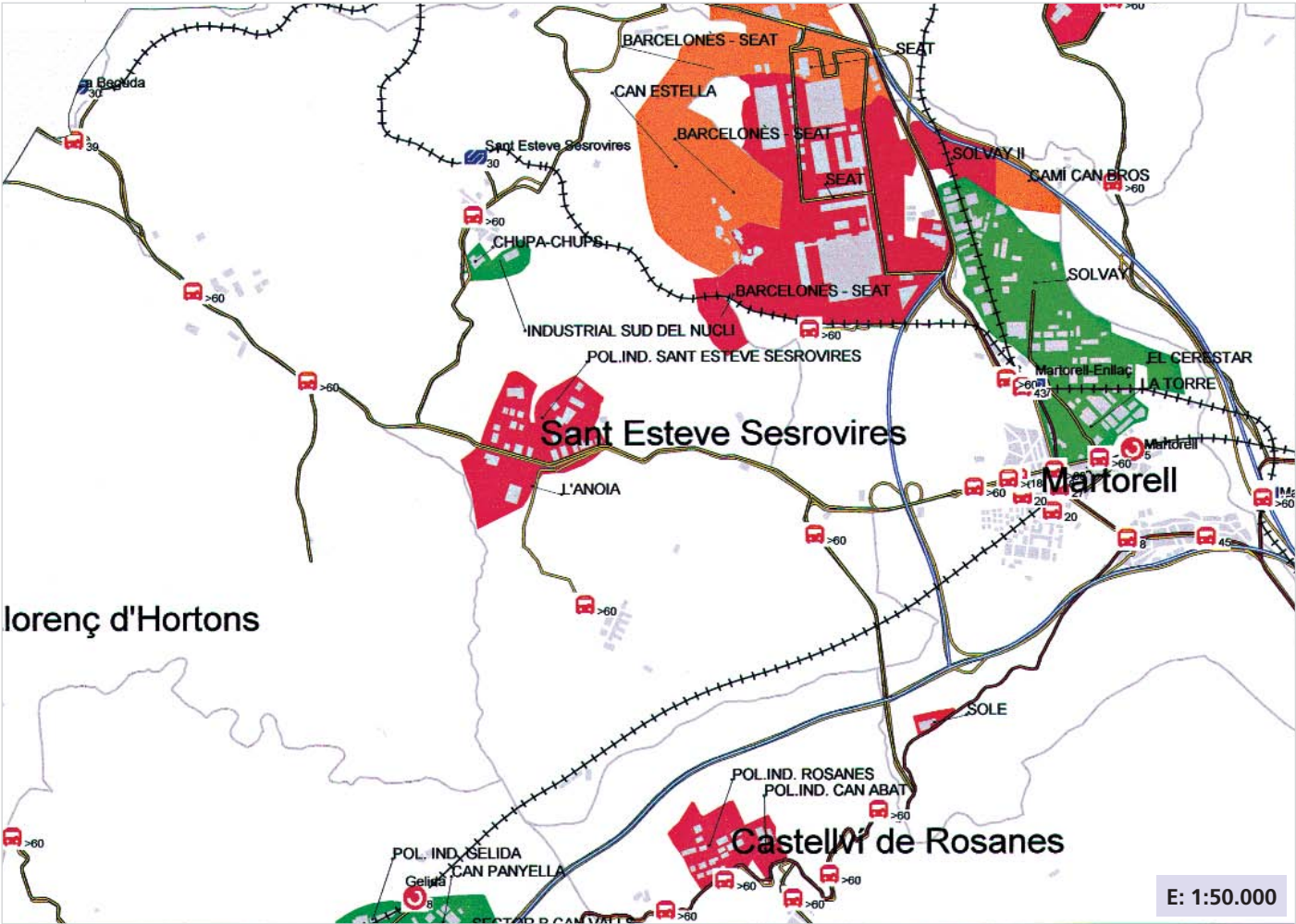
Font: MCRIT

SANT CUGAT SESGARRIGUES



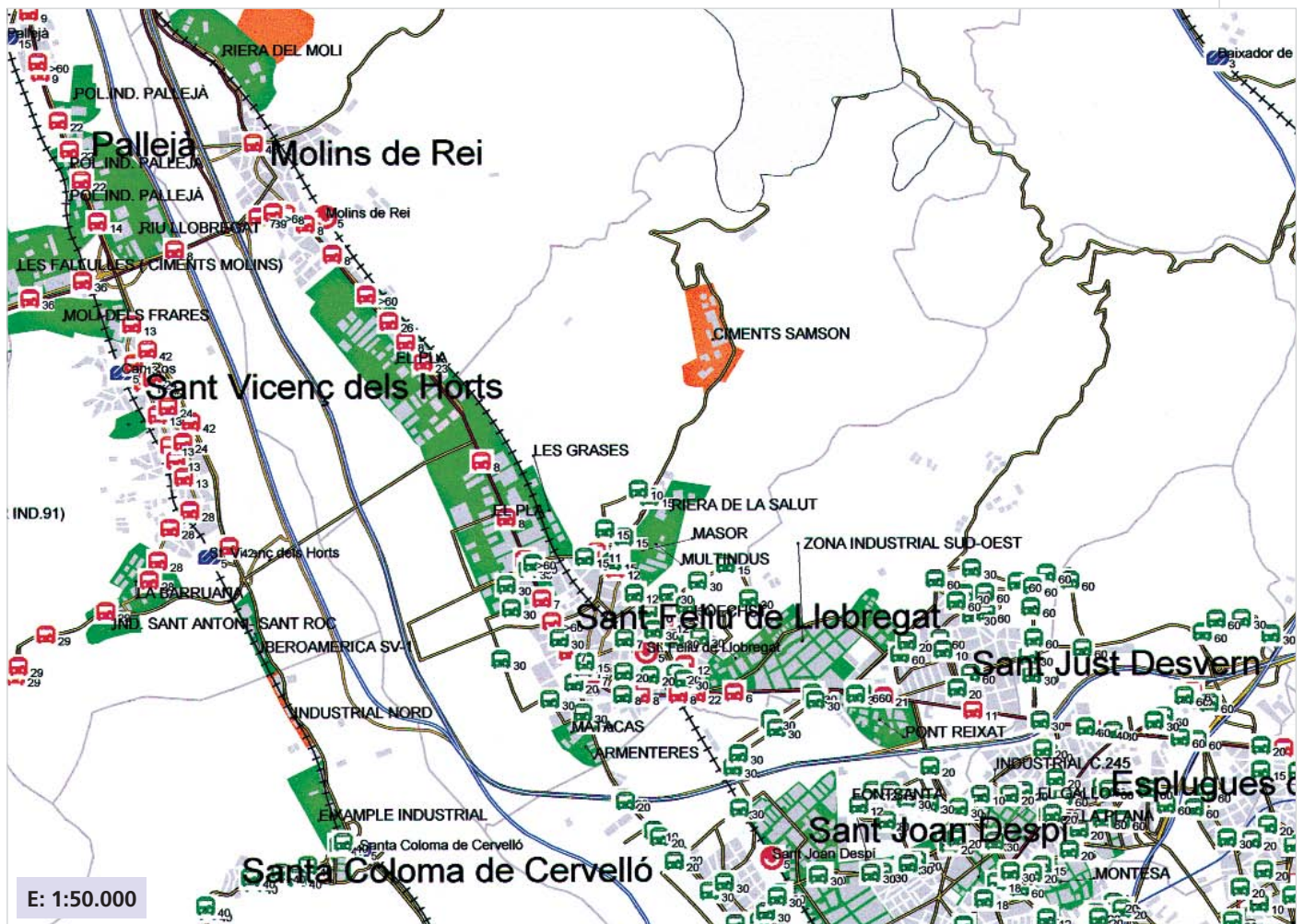
Font: MCRIT

SANT ESTEVE SESROVIRS



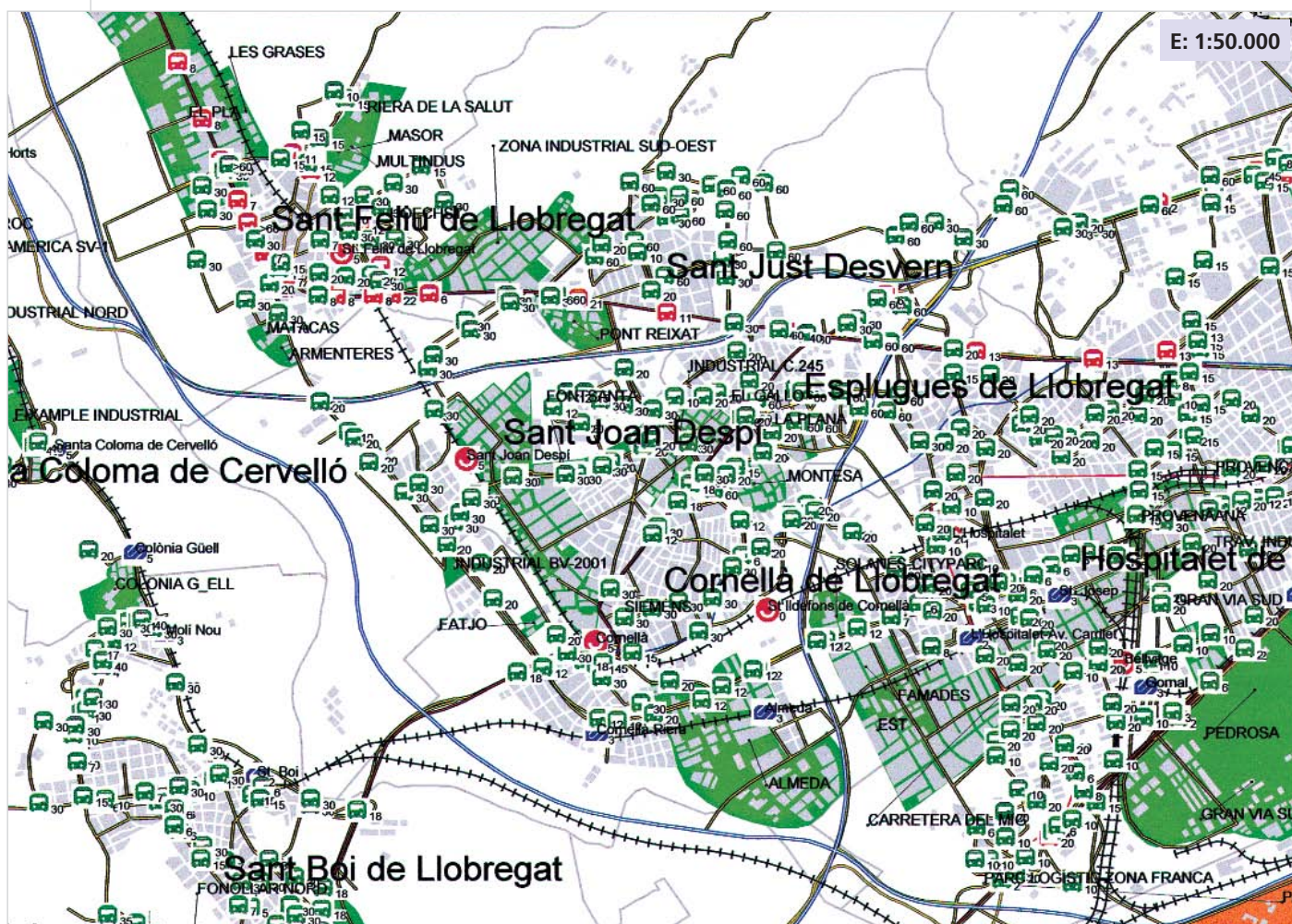
Font: MCRIT

SANT FELIU DE LLOBREGAT



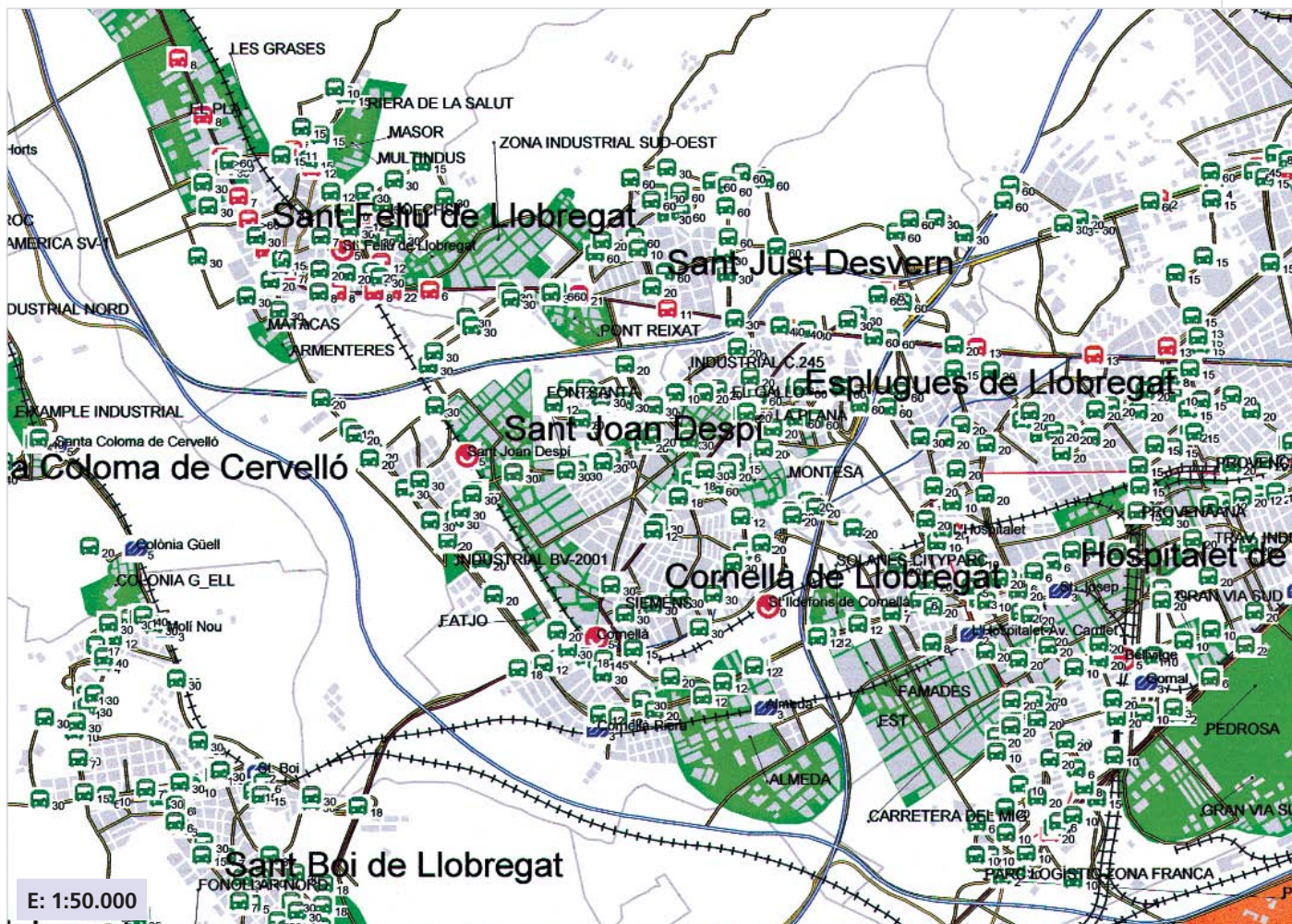
Font: MCRT

SANT JOAN DESPÍ



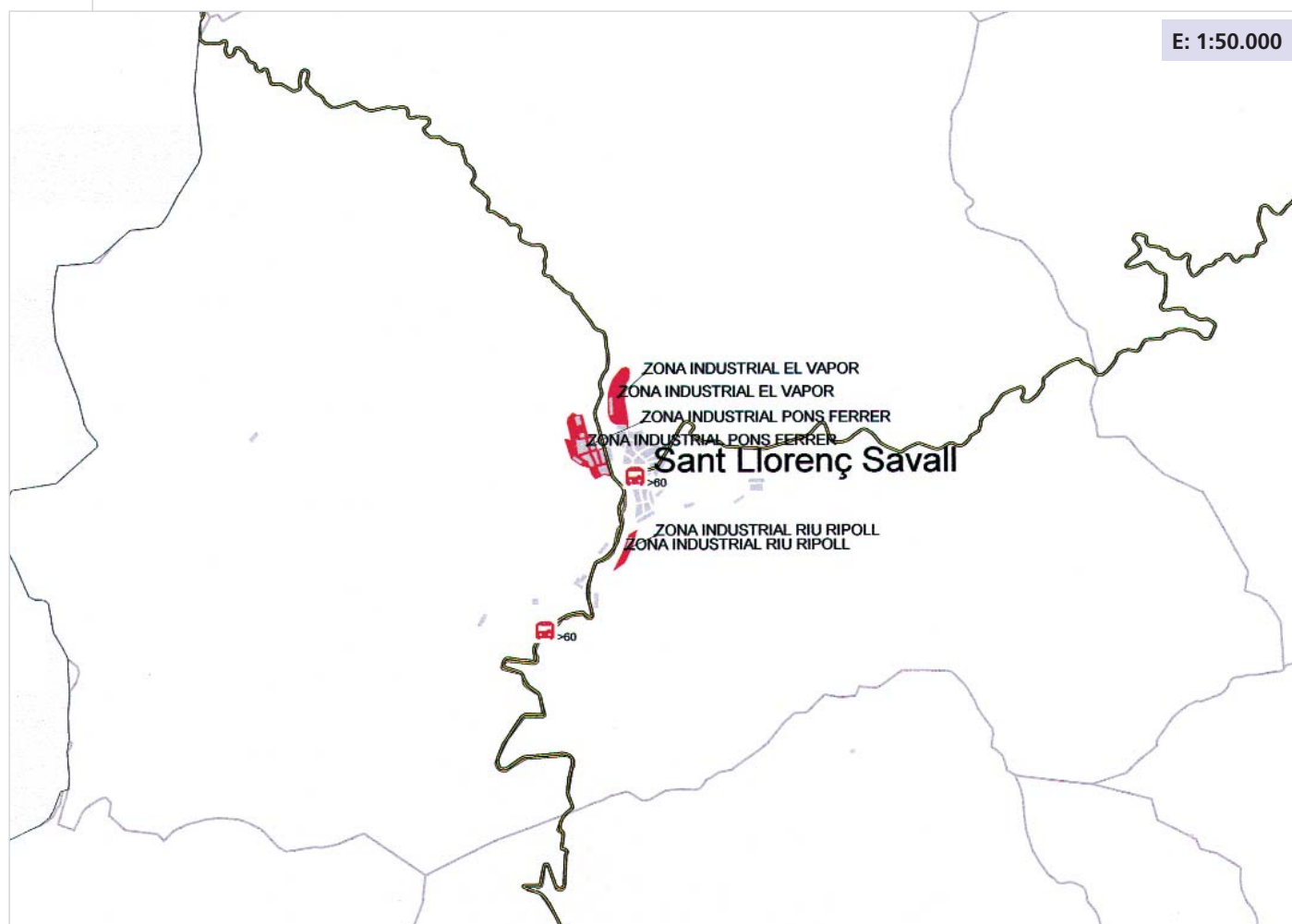
Font: MCRIT

SANT JUST DESVERN



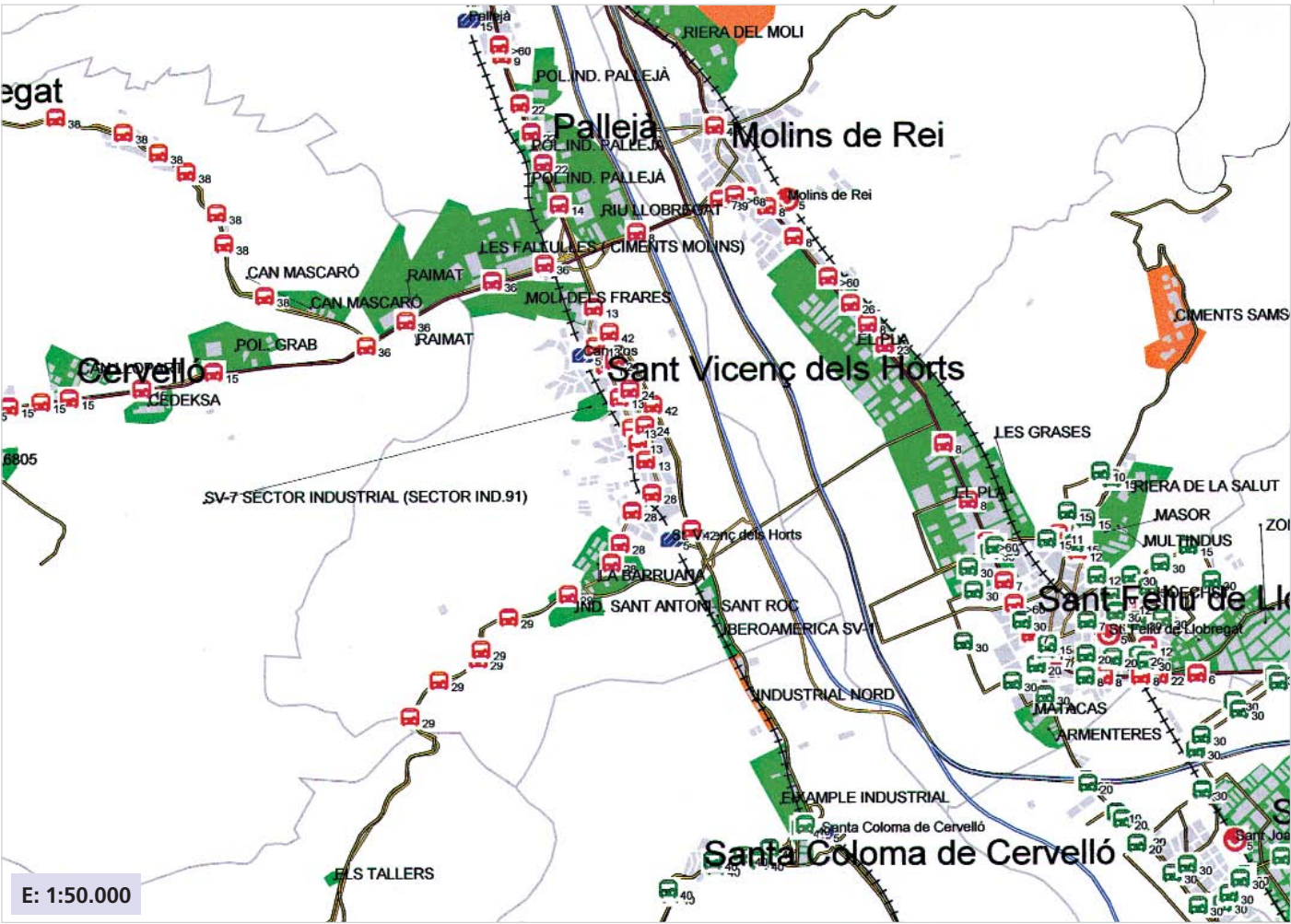
Font: MCRT

SANT LLORENÇ SAVALL



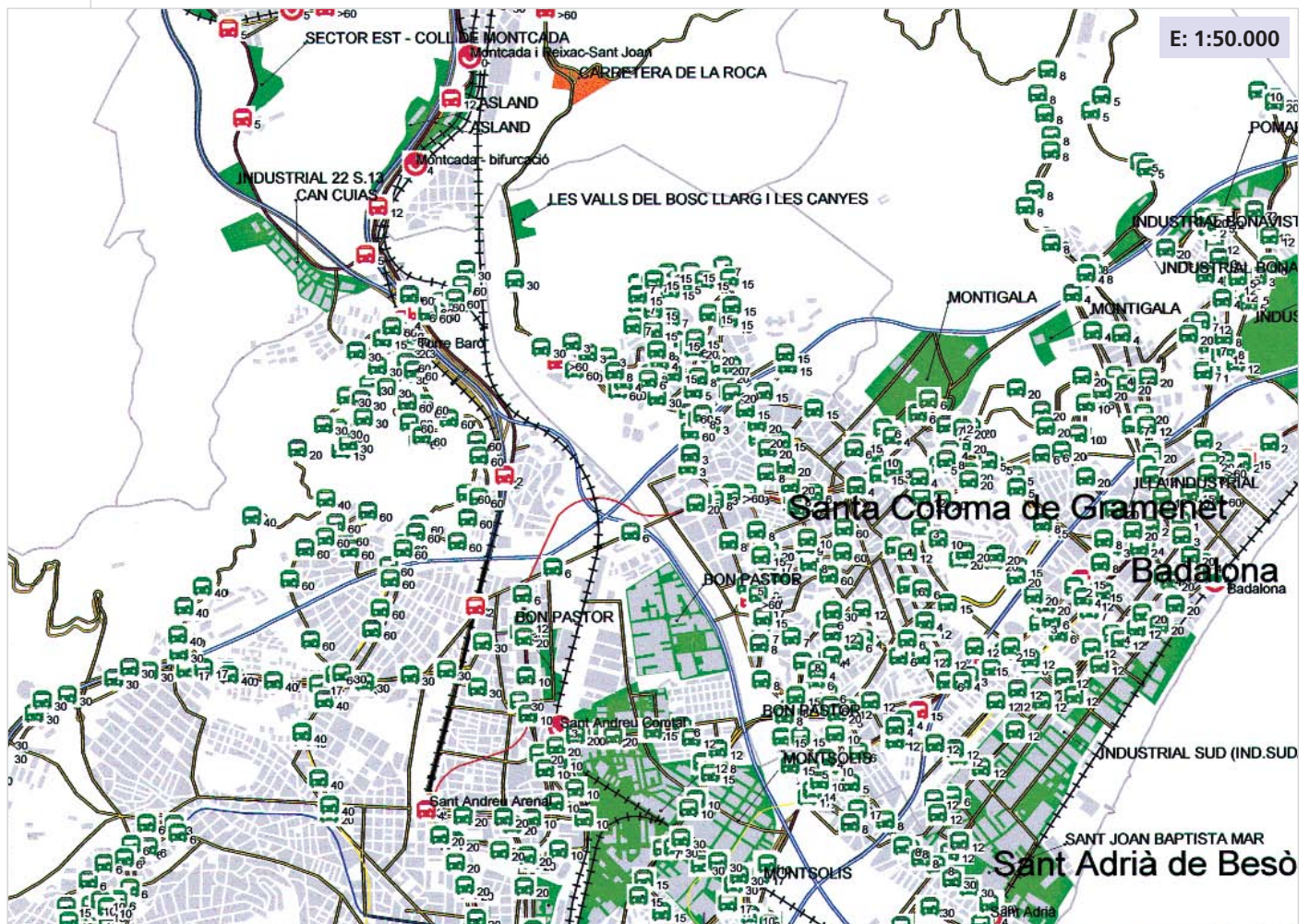
Font: MCRIT

SANT VICENÇ DELS HORTS



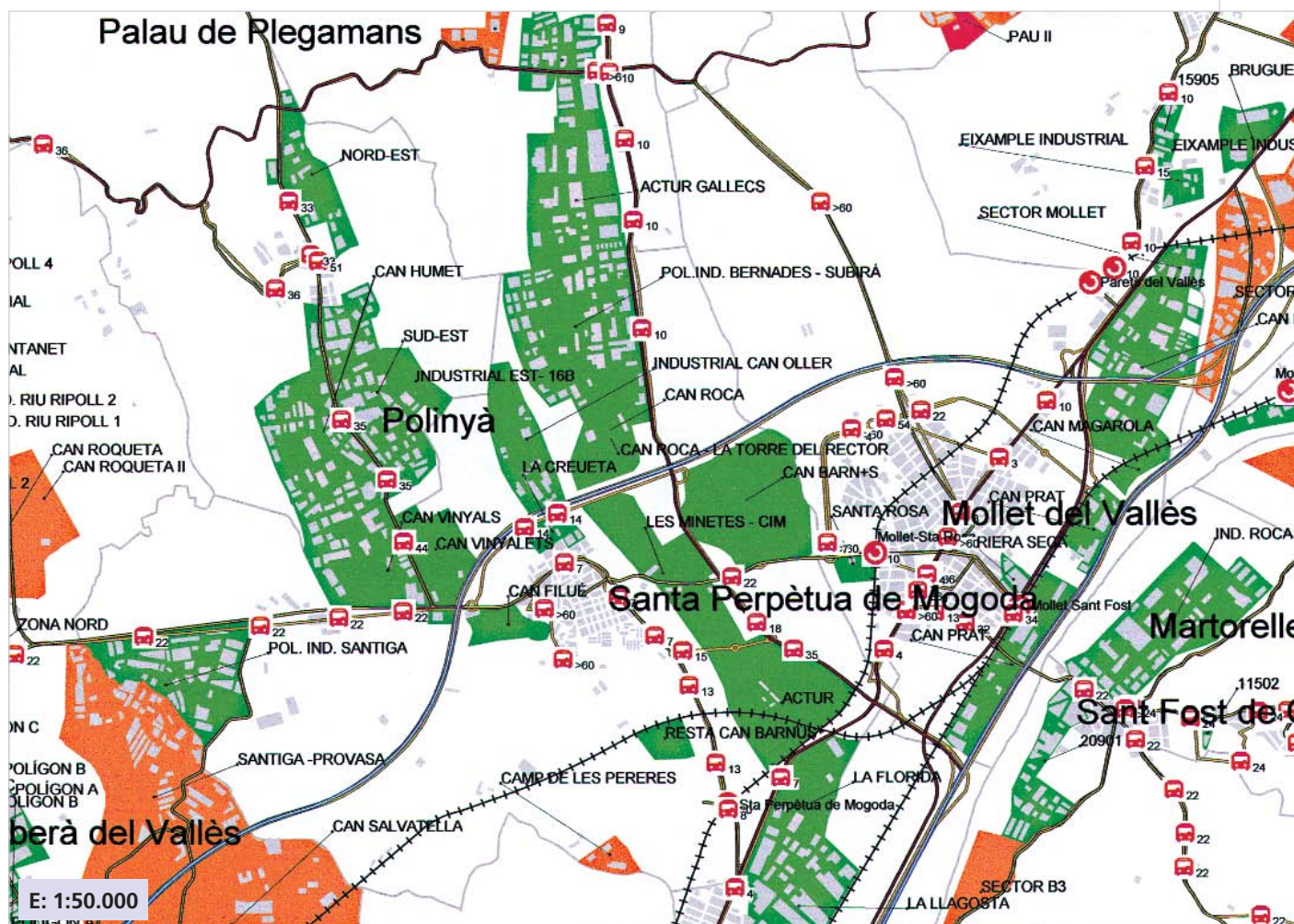
Font: MCRIT

SANTA COLOMA DE GRAMENET



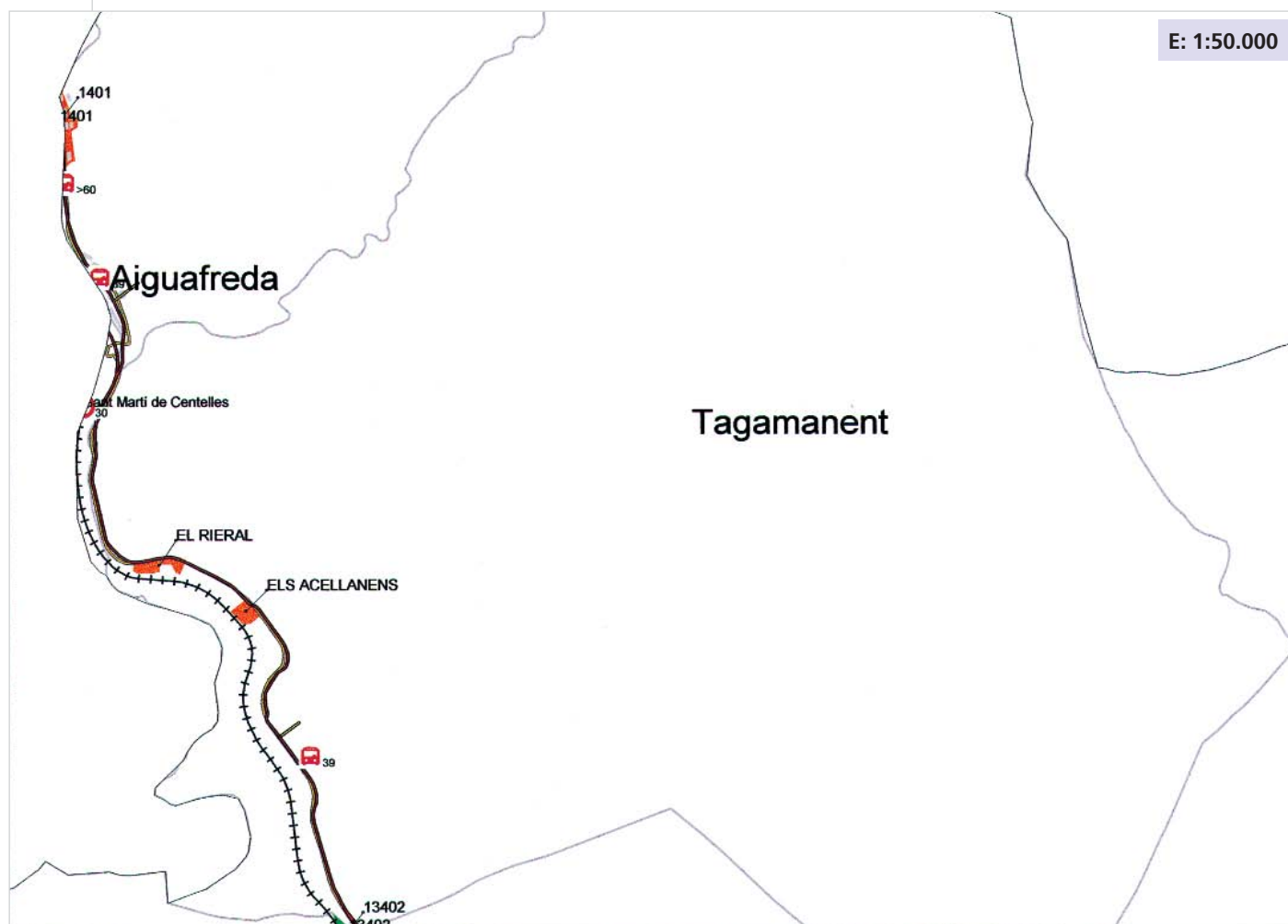
Font: MCRIT

SANTA PERPÈTUA DE MOGODA



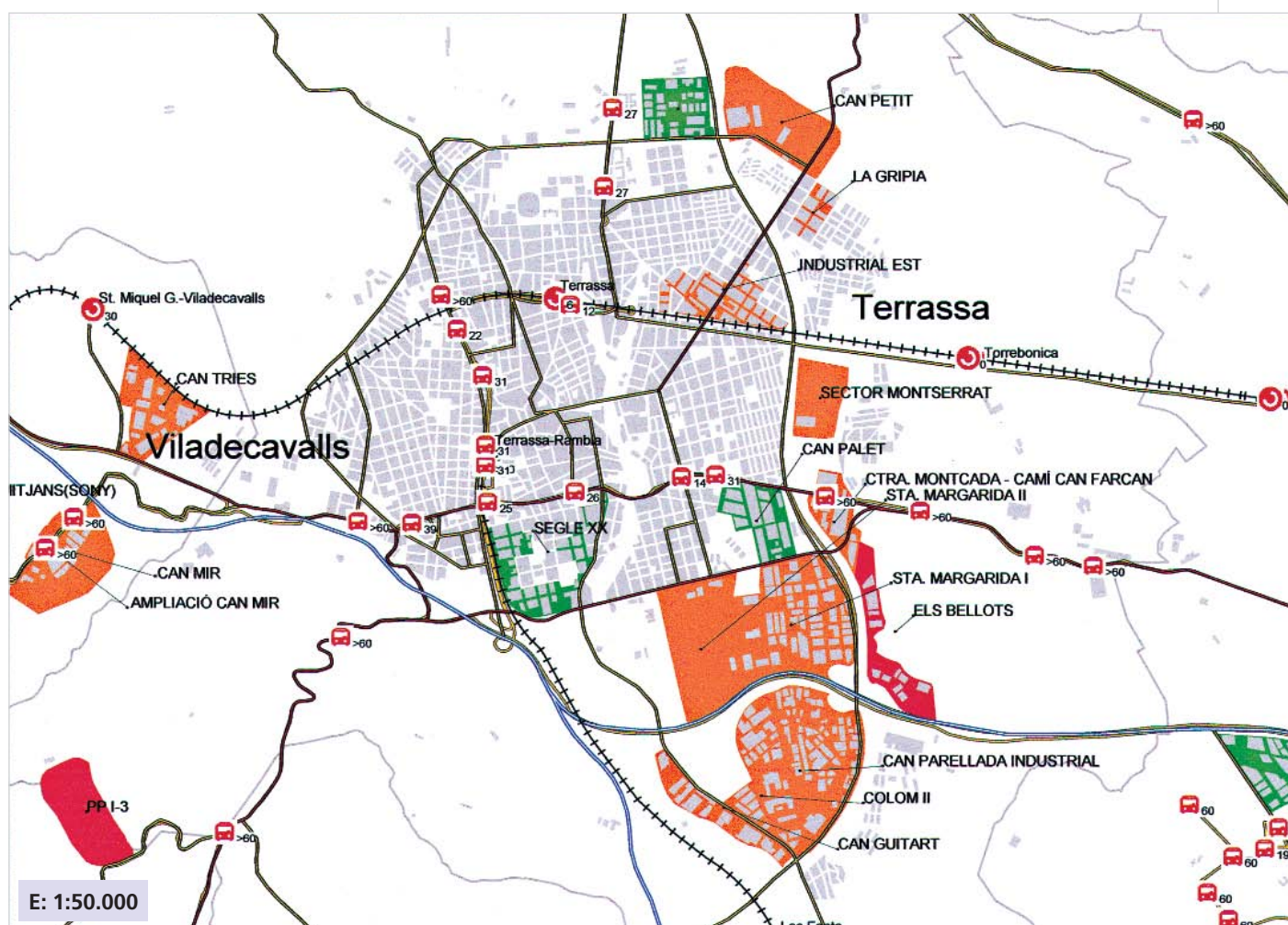
Font: MCRIT

TAGAMANENT



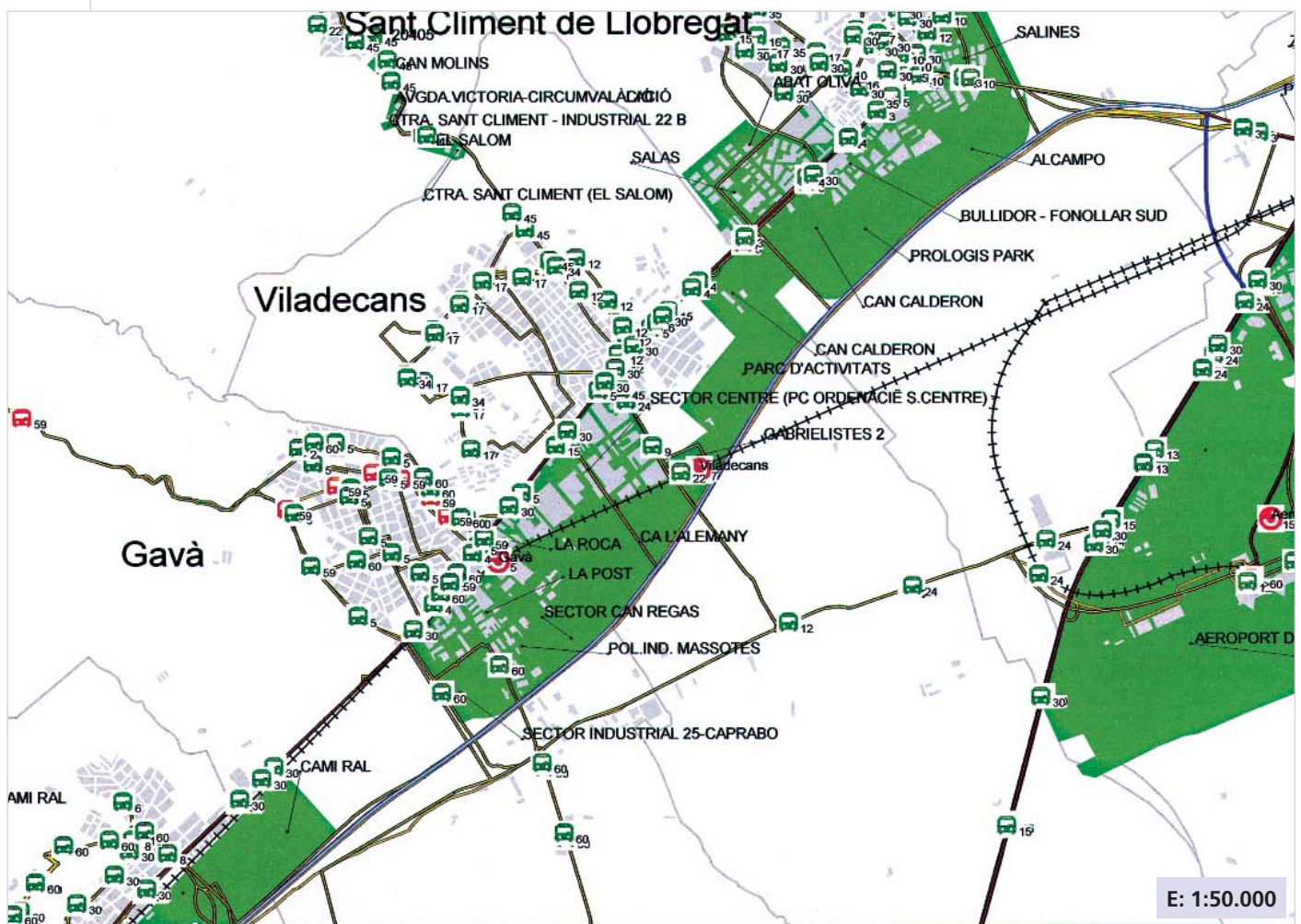
Font: MCRIT

TERRASSA



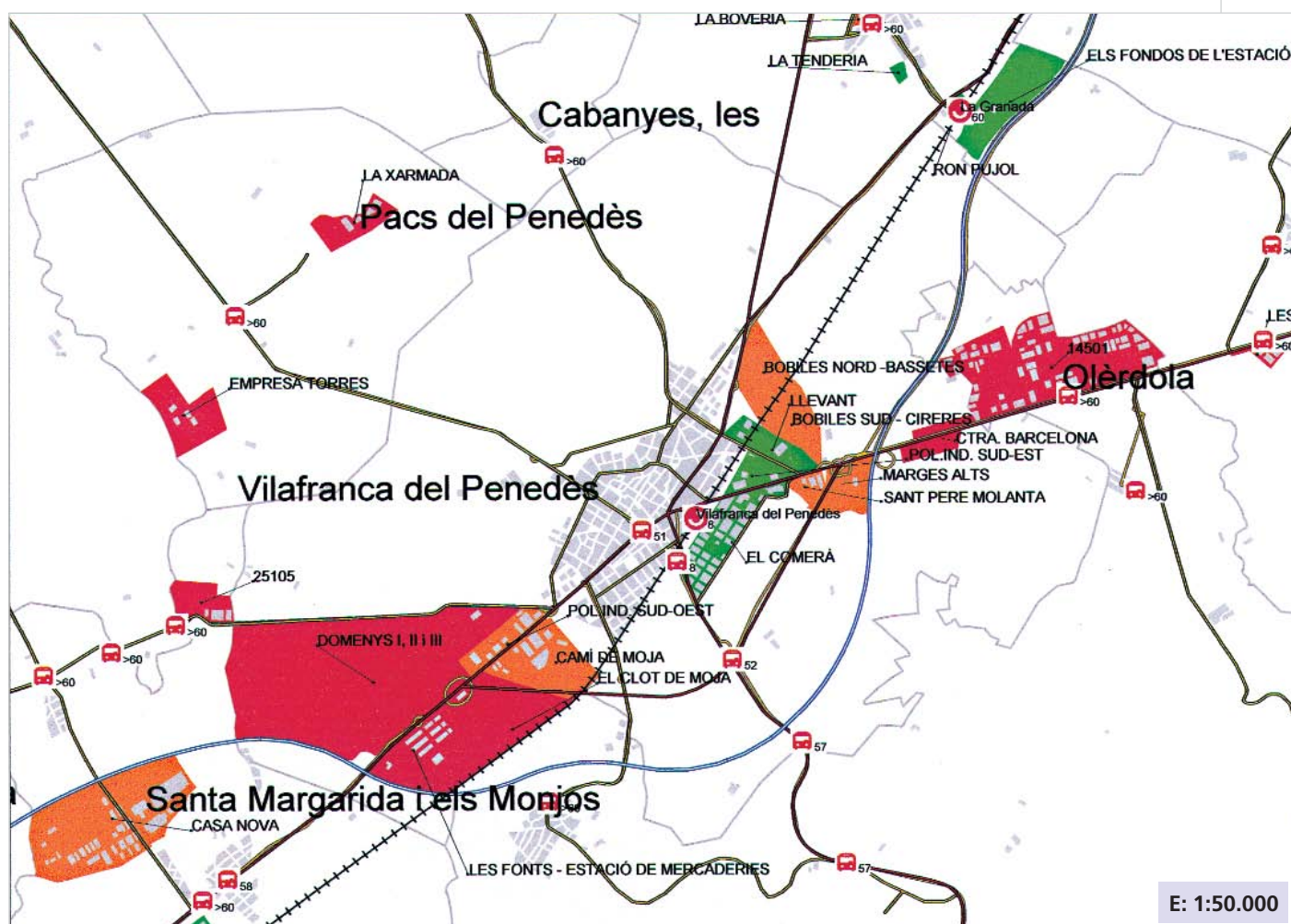
Font: MCRT

VILADECANS



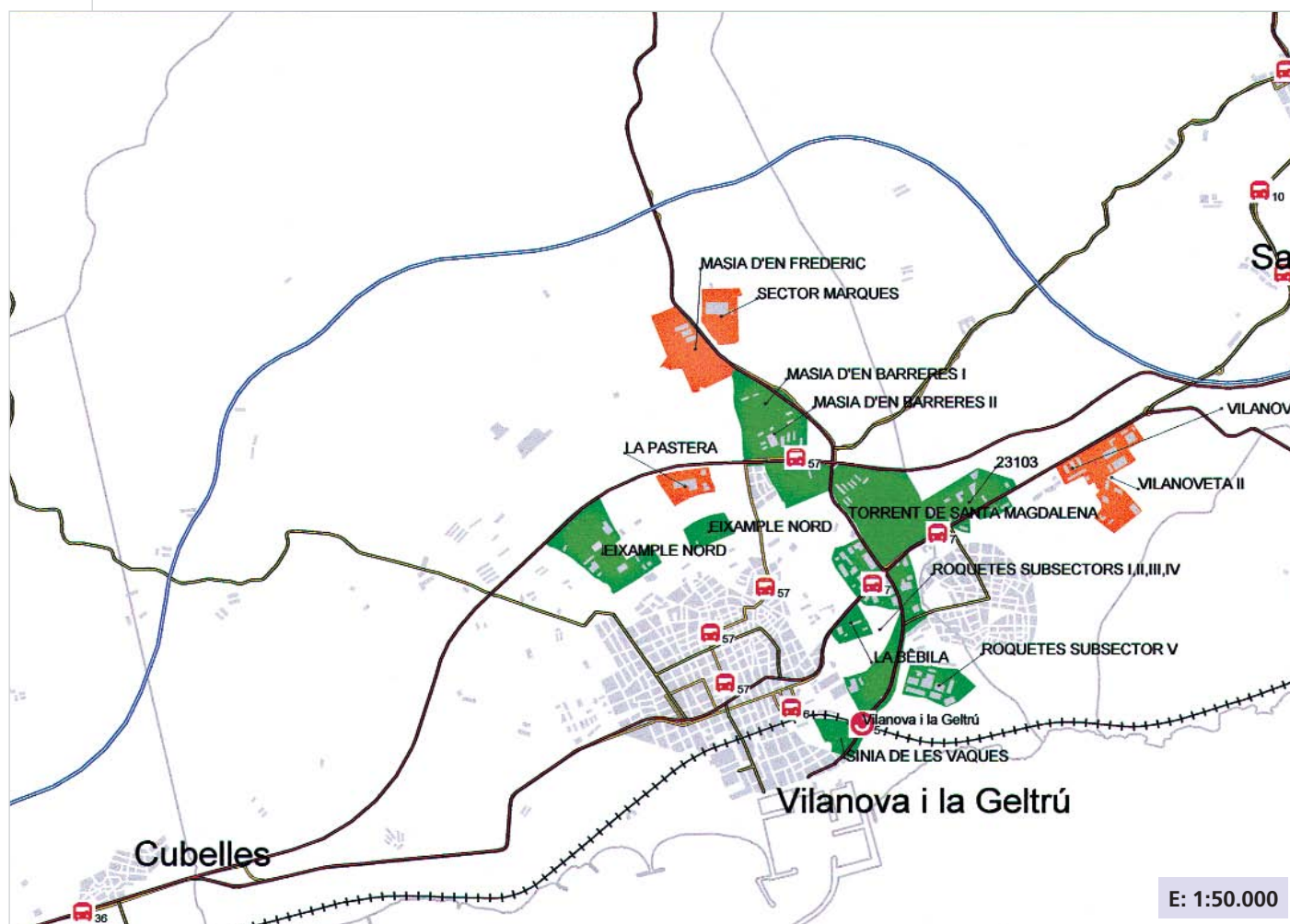
Font: MCRIT

VILAFRANCA DEL Penedès



Font: MCRIT

VILANOVA I LA GELTRÚ



Font: MCRIT

VILASSAR DE DALT



Glossari

APIM	Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona
APTP	Associació per a la Promoció del Transport Públic
ATM	Autoritat del Transport Metropolità
CZF	Consorti de la Zona Franca
DGPT	Direcció General de Ports i Transports, Generalitat de Catalunya
EMT	Entitat Metropolitana de Transport
FAAC	Factors que Afecten l'Accessibilitat a l'Àrea d'activitat econòmica
FGC	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
ICC	Institut Cartogràfic de Catalunya
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
MM-AMB	Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
PIM	Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona
REIC	Registre d'Establiments Industrials de Catalunya
RMB	Regió Metropolitana de Barcelona
SIGI	Sistema d'Informació Geogràfica Industrial
SILAE	Sistema d'Informació sobre la Localització i l'Accés a zones d'Activitats Econòmiques
TPCI	Transport Públic Col·lectiu Interurbà

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona és una associació territorial, formada per administracions locals, organitzacions sindicals, empresarials i un ampli conjunt d'entitats i organismes vinculats al desenvolupament econòmic i a la promoció de l'ocupació i de la innovació.

L'associació va néixer a finals de 1997, amb la voluntat d'agrupar en un espai comú de debat i de treball els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació a la regió metropolitana.

Actualment el president de l'associació és el senyor Joan Majó. La vicepresidència, en representació de les corporacions locals, és a càrrec de la senyora Maravillas Rojo, també presidenta del Comitè Executiu, el senyor Simón Rosado -en representació dels sindicats- i la senyora Rosa Fiol -en representació de les associacions empresarials.

El Pacte és una plataforma de debat, serveis i propostes que treballa per a vincular el **territori** amb les **empreses** i el **món del treball**.

Aquesta trilogia és la que permet aprofitar els recursos humans i optimitzar la capacitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Territori, món del treball i empreses són els eixos principals de la col·lecció **Quaderns del Pacte Industrial** que s'inicia amb el Quadern «Transport Públic i Treball. Disponibilitat de transport públic col·lectiu als polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona».

Es tracta d'una nova col·lecció que té com a objectiu donar a conèixer les reflexions i propostes del Pacte Industrial i dels seus membres, ajuntaments, sindicats, associacions empresarials i altres agents del territori, encaminades a contribuir a la vertebració i optimització de la capacitat econòmica del territori metropolità.

ISBN 84-7091-411-1



9 788470 914119