

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

*Una proposta del Pacte Industrial
de la Regió Metropolitana de Barcelona*

Amb la col·laboració de:



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

Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica

**Una proposta del Pacte Industrial
de la Regió Metropolitana de Barcelona**

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

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

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

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

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

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

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

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

Carles Ruiz Novella

President del Comitè Executiu

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

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

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

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

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

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

Eva Granados Galiano

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

Presentació

Actualment existeix un ampli consens entre els agents implicats sobre la necessitat de gestionar la mobilitat generada dels polígons industrials i les zones d'activitat econòmica. Des de fa uns anys a Catalunya han proliferat nombroses experiències per tal de millorar les condicions de la mobilitat laboral en aquests espais, que en l'actualitat es resol principalment en transport privat. Segons dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006, el 61,8 % dels desplaçaments en dia feiner per motius laborals es realitzen en transport privat. L'estudi de mobilitat més detallat de diferents polígons industrials constata com l'ús del vehicle privat pot arribar en ocasions fins el 95 % del conjunt de desplaçaments.

Aquesta situació és palesa en el redactat de la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya:

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

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

En aquest context, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona ha impulsat l'elaboració de l'estudi *Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Una proposta del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona* amb l'objectiu de trobar un posicionament unitari sobre aquestes qüestions. Concretament, l'objectiu és que la Generalitat de Catalunya, com a administració responsable del desplegament de la llei de la mobilitat, disposi d'un document de referència per a l'elaboració del reglament esmentat.

Per aquesta raó, i atès que l'associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona és una entitat formada per administracions locals, organitzacions sindicals, empresarials i un ampli conjunt d'entitats i organismes, aquest fet garanteix un ampli consens entre tots els agents, almenys d'aquells implicats a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El text ha estat redactat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), tot i que les parts més propositives de l'estudi són fruit de diverses reunions de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, que està presidida per la senyora Eva Granados d'UGT de Catalunya.

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona ha impulsat la taula interinstitucional de polígons d'activitat econòmica amb l'objectiu d'aplegar agents i entitats per a la millora de la gestió de les zones d'activitat econòmica de la Regió Metropolitana de Barcelona. Considerem que aquest estudi pot ser un instrument d'utilitat per aquesta taula ja que la gestió de la mobilitat és un factor important en la gestió integral dels polígons d'activitat econòmica

Aquesta taula farà palesa la necessitat de definir i desplegar una llei de polígons d'activitat econòmica així com de disposar de finançament per a la millora dels polígons a nivell infraestructural, de gestió i de serveis.

L'estudi reconeix la necessitat d'establir de manera consensuada mecanismes de finançament per gestionar la mobilitat així com la necessitat de que es desplegui la llei de finançament del transport públic, aspecte previst en la llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i en l'Acord Estratègic.

Finalment, constatem la importància de la corresponsabilitat dels agents implicats per garantir la posada en marxa de les accions acordades relatives a la gestió de la mobilitat que s'han inclòs en l'estudi.

Edició

Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

President del Comitè Executiu del Pacte Industrial

Carles Ruiz Novella

Aquest document/proposta s'ha realitzat en el marc de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial i ha estat redactat per Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)

Presidenta de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial

Eva Granados Galiano (UGT de Catalunya)

Membres de la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial a juny de 2009

Lluís Alegre Valls (ATM)

Josep-Tomàs Àlvaro i Juncosa (Ajuntament de Vilanova i la Geltrú)

M. Elena Amat i Serrano (Ajuntament de Sant Boi de Llobregat)

Andrés Andrés i Jara (Consell Comarcal del Baix Llobregat)

Carme Aparicio Benlloch (UGT de Catalunya)

Antoni Aranda i García (Ajuntament de Sabadell)

Francesc Banchs i Àreu (Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat)

Isabel Baños Martín (Ajuntament de Barbera del Valles)

Francesc Barral i Pérez (Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet)

Carles Bericat i López (Ajuntament de Sabadell)

Maria Buhigas San-José (Barcelona Regional)

Josep M. Cabré i Martínez (Unió de Polígons Industrials de Catalunya)

Montserrat Cano i Cuenca (Ajuntament de Sentmenat)

Juan José Casado (UGT de Catalunya)

Ricard Causa i Moreno (Ajuntament de Granollers)

Àngel Cebollada i Frontera (Universitat Autònoma de Barcelona)

Cisco de la Cruz Muñoz (Ajuntament de Sant Cugat Sesgarrigues)

Miguel A. Dombritz i Lozano (Generalitat Catalunya -PTOP-)

Elena Donate i Montoya (Consorci per l'Ocupació i la Prom Econòmica del Vallès Occidental)

Santiago Jorge Dorca i Pons (Ajuntament de Vilassar de Dalt)

José A. Franch i Matarredona (UGT de Catalunya)

Maria Teresa Giralte Sánchez (Ajuntament del Prat de Llobregat)

Eva Granados Galiano (UGT de Catalunya)

Daniel Gutiérrez i Salgado (CC.OO)

Lluís Herrán Sánchez (Generalitat Catalunya)

Aurora Huerga i Barquin (CC.OO)

Vicenç Izquierdo i Camón (Diputació de Barcelona)

Cristina Jiménez Roig (Barcelona Regional)

Oriol Juncadella i Fortuny (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)

Àngel López i Rodríguez (Ajuntament de Barcelona)

Maria Jesús López López (Ajuntament de Terrassa)

Júlia Martín Castells (Ajuntament de Sant Esteve Sesroviures)

Rafael Milla Anguita (CC.OO)

Omar Minguillón García (UGT de Catalunya)

Alfonso Moya i Cachinero (CC.OO)

David Palomar i Alcaraz (Ajuntament de Sant Adrià de Besòs)

Jordi Parayre i Soguero (Ajuntament de Cornellà de Llobregat)

Joan Carles Paredes Correas (Ajuntament de Montcada i Reixac)

Maribel Peláez Díaz (Ajuntament d'Esplugues de Llobregat)

Dolors Pérez Gómez (Ajuntament de Molins de Rei)

Ramon Pons Lázaro (PIMEC)

Lola Rodríguez Barquero (Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts)

Alberto Rodríguez Villareal (Ajuntament de Viladecans)

Demetrio Romero García (Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat)

Josep M. Rovira i Ragué (Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya)

Isabel Maria Ruz Moreno (Ajuntament de Terrassa)

J. Francesc Salas i Jerez (Confederació d'Empresaris del Baix Llobregat)

Eduard Sanz i García (UGT de Catalunya)

Juan Manuel Segòvia i Ramos (Ajuntament de Granollers)

Daniel Serra de la Figuera (Universitat Pompeu Fabra)

Josep Antoni Serra i Guevara (Ajuntament de Rubí)

Francesc Simó i Espert (Unió Empresarial del Penedès)

Jacinto Soler Trillo (TMB)

Leif Thorson Bofarull (Universitat Politècnica de Catalunya)

Francesc Torné i Escasany (Ajuntament de Badalona)

Lluís Torrents i Díaz (UGT de Catalunya)

Jaume Vernet Mejan (CC.OO)

Albert Vilallonga i Ortiz (CC.OO)

Equip redactor

Rafael Requena Valiente (Gestor de la mobilitat de la UAB i col·laborador de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

Núria Pérez Sans (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

Amb la col·laboració de

Lluís Torrents i Díaz (UGT de Catalunya)

Eduard Sanz i García (UGT de Catalunya)

Carme Aparicio Benlloch (UGT de Catalunya)

Judith Sugrañes i Pallach (Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona)

Albert Valdívia Núñez (Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona)

Impressió

kosmos

Dipòsit Legal: B-33553-2009

ISBN: 978-84-7091-428-7

Octubre de 2009

Copyright

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

Sumari

CONTINGUT	9
1. LA SITUACIÓ DE PARTIDA	11
1.1. L'accessibilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica	12
1.2. Elements que condicionen la gestió de la mobilitat	13
1.3. Marc regulador vigent	16
2. LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT	17
2.1. Els objectius de la gestió de la mobilitat	18
2.2. Les tasques de la gestió de la mobilitat	19
2.3. Marc regulador vigent i experiències	21
2.4. Proposta del Pacte Industrial de regulació de la gestió de la mobilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica	25
3. EL GESTOR/A DE LA MOBILITAT	33
3.1. Referències del gestor/a de la mobilitat	34
3.2. Proposta del Pacte Industrial sobre la dependència i les funcions del gestor/a de la mobilitat	35
3.3. Proposta del Pacte Industrial sobre el perfil professional del gestor/a de la mobilitat	44
4. EL FINANÇAMENT DE LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT	51
4.0. Posicionament del Pacte davant el finançament del gestor/a	52
4.1. Consideracions inicials	52
4.2. Proposta del Pacte Industrial sobre el finançament de la gestió de la mobilitat	53
Annex 1.- Relació de polígons industrials, hospitals i universitats amb previsió de PME	59
RELACIÓ DE SIGLES	63

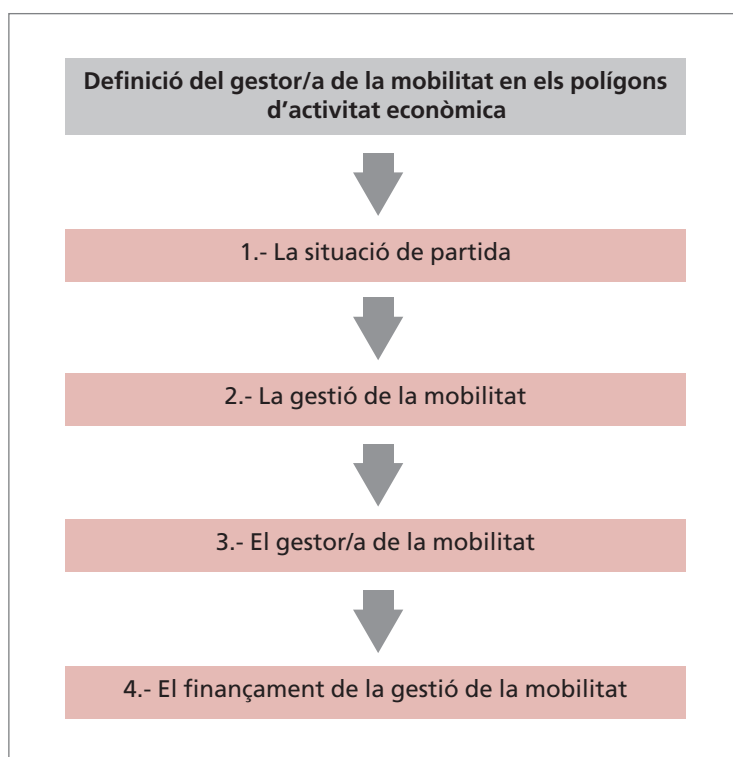
Contingut

Aquest document és un resum de l'estudi *Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica. Una proposta del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona* del qual l'estudi complet –en el que s'integra també la bibliografia– s'adjunta en el CD annex a aquesta publicació.

Concretament inclou un resum dels aspectes més rellevants de tot l'estudi i el text íntegre de les propostes elaborades per la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. L'estudi s'estructura en quatre capítols:

- En el primer capítol, es fa una aproximació a aquells aspectes que fan necessària la gestió de la mobilitat. Es descriuen els elements que condicionen la gestió de la mobilitat i el marc regulador vigent.
- En el segon capítol, s'hi descriu d'acord amb el capítol anterior, els objectius i les tasques que s'han de dur a terme per a gestionar la mobilitat generada d'aquests espais. Per a poder desenvolupar aquestes tasques, la Comissió de Mobilitat realitza una proposta global de regulació, adequant-se al màxim possible a les disfuncions detectades, a la realitat institucional i a la normativa existent.
- En el tercer capítol, la Comissió de Mobilitat fa una proposta de les funcions i les tasques que el gestor/a de la mobilitat dels polígons industrials i de les zones d'activitat econòmica ha de desenvolupar. D'acord amb el rol que aquesta figura ha de tenir, també es proposa quin ha de ser el seu perfil professional i els criteris per a la creació d'una formació complementària.
- En el darrer capítol, la Comissió de Mobilitat fa una proposta de finançament de les tasques d'organització de la gestió de la mobilitat, del tècnic o equip de tècnics (gestor/a de la mobilitat) que la porten a terme i del finançament de les mesures que es puguin derivar com a resultat de les funcions i tasques d'aquesta gestió.

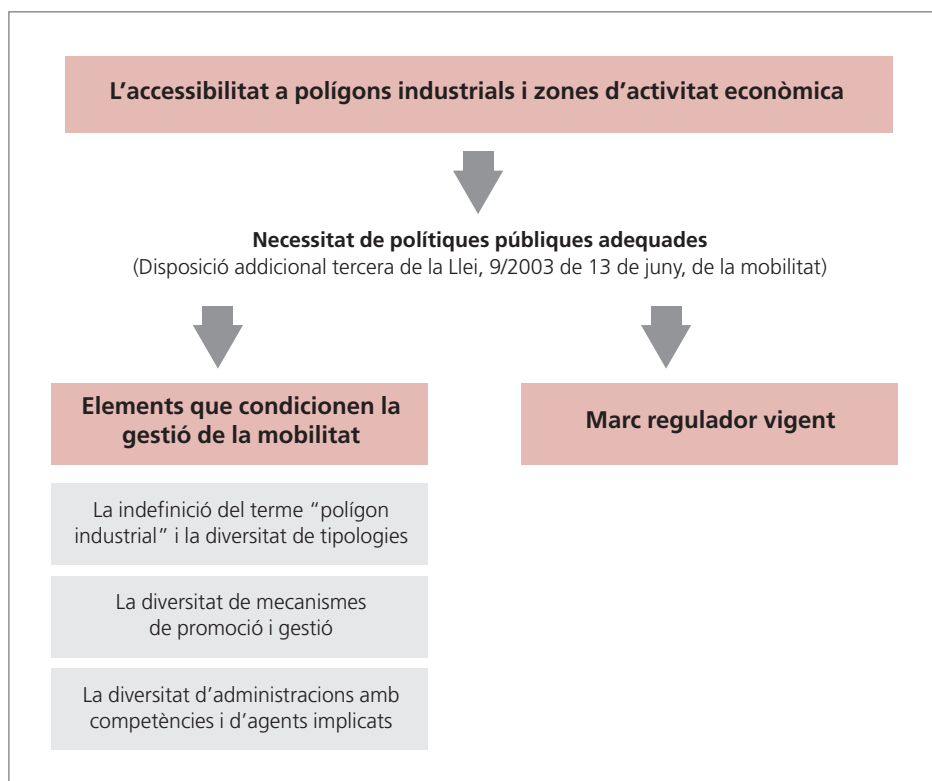
FIGURA 1. Esquema de contingut de l'estudi



1. La situació de partida

Abans de poder realitzar una proposta de com abordar la gestió de la mobilitat és important fer una anàlisi o una aproximació de la situació actual. En concret, a part de conèixer quines són les principals disfuncions d'accessibilitat als polígons industrials, també s'ha determinat quins condicionaments s'ha de tenir en compte per a arribar a posicions de consens per part dels diferents agents i institucions implicades.

FIGURA 2. Esquema del contingut del capítol “La situació de partida”



1.1 L'accessibilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica

Els polígons industrials solen concentrar una sèrie de característiques que afavoreixen una mobilitat basada principalment en el vehicle privat, tal com es constata en la taula 1:

- La distància excessiva a la ciutat urbana consolidada.
- La manca d'una oferta adequada de transport públic col·lectiu.
- Un disseny urbanístic supeditat a l'ús del vehicle privat.

TAULA 1. Repartiment modal a diferents polígons d'activitat econòmica a la RMB

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

Font: (Cebollada, 2007)

Des de la perspectiva del nou paradigma de la mobilitat, les conseqüències d'aquest model són múltiples i es poden resumir en:

- Pèrdua de competitivitat del sistema productiu.
- Generació d'un model exclouent socialment.
- Increment de l'accidentalitat viària.
- Impactes ambientals.
- Increment de la despesa externa associada al sector del transport.

1.2 Elements que condicionen la gestió de la mobilitat

Els elements que dificulten abordar la millora de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica d'una manera homogènia per al conjunt de Catalunya, estan relacionats amb:

- La indefinició del terme “polígon industrial” i la diversitat de tipologies.
- La diversitat de mecanismes de promoció i gestió dels polígons d'activitat econòmica.
- La diversitat d'administracions amb competències i d'agents implicats.

1.2.1 La indefinició del terme “polígon industrial” i la diversitat de tipologies

Actualment no existeix cap definició jurídica explícita de què és un polígon industrial. Un polígon industrial és, per tant, un terme que es troba normalitzat en el llenguatge però que pot referir-se a realitats força heterogènies. Al mateix temps, actualment no existeix un cens o un registre oficial que permeti localitzar-los en l'espai i caracteritzar-los a partir d'unes variables descriptives comunes (nombre de treballadors, empreses, superfície, mobilitat generada, etc.). Ambdós elements comporten que ara per ara sigui difícil concretar quins espais productius requereixen una atenció especial i, per tant, decidir on és necessari iniciar estratègies per a millorar l'accessibilitat.

A part d'haver-hi dificultats per a identificar-los, també s'ha de considerar rellevant la gran diversitat de formes en què en l'actualitat es poden presentar el que anomenem polígons industrials tal com es constata a la taula 2.

Aquesta diversitat de necessitats i de demandes condicionen també d'inici, la manera de plantejar els processos de gestió de la mobilitat.

TAULA 2. Diferents tipologies de polígon industrial

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

Font: Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, 2007

1.2.2 La diversitat de mecanismes de promoció i gestió

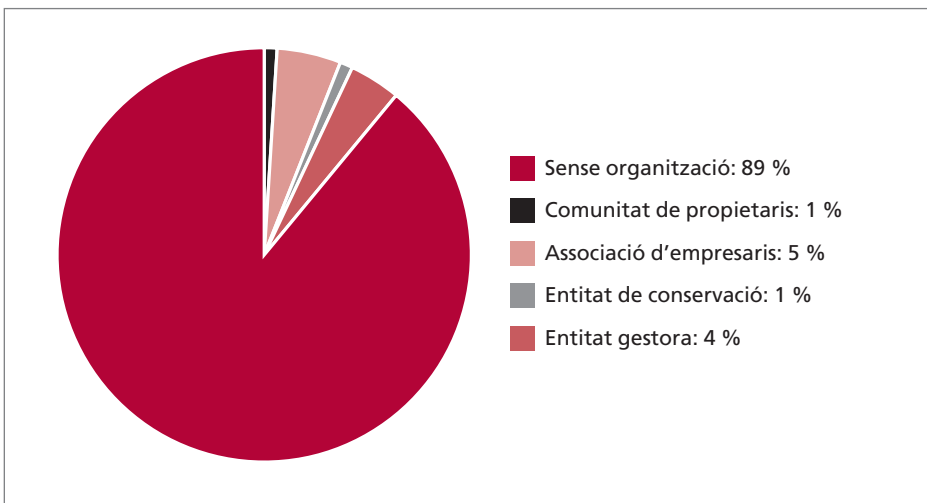
Els mecanismes de promoció i gestió dels polígons són factors rellevants per a conèixer i determinar els rols de cadascun dels agents implicats i, per tant, la manera d'enfocar i d'organitzar la gestió de la mobilitat.

Pel que respecta a la promoció, tant si es tracta d'una iniciativa pública o público-privada, es pot dir que a mesura que s'incrementa el nombre d'administracions implicades més caràcter estratègic té el polígon d'activitat. En aquests casos, habitualment els nous sectors de desenvolupament econòmic solen atendre amb més cura els criteris de funcionalitat, racionalitat i eficiència, i presten més atenció a la planificació de la nova mobilitat generada. Per altra banda, és positiu també el fet que les institucions implicades, a més de definir la figura jurídica que cal constituir (mancomunitat de municipis, consorci públic o mixt), defineixin la figura de planejament urbanístic i el grau de participació de cadascun dels agents i la persona o l'equip encarregat de gestionar el polígon.

S'ha de fer esment, però, que tradicionalment el model dominant fins a l'actualitat ha estat basat en la confluència d'interessos locals i també dels inversors privats, sovint sense una correspondència entre el planejament territorial i l'urbanisme municipal. S'ha deixat en segon terme la valoració dels canvis operats en l'estructura productiva i en el context territorial, de manera que la manca de previsió de l'activitat econòmica, ha suposat que en ocasions l'oferta de sòl superi la demanda real, comproment així el potencial de creixement dels territoris. Això ha comportat la proliferació de polígons de petites dimensions i localitzats sobretot en els municipis petits i mitjans, element que agreuja les disfuncions a l'hora de poder organitzar els processos de gestió de la mobilitat.

Pel que fa la gestió dels polígons, la situació més idònia es dona quan el polígon d'activitat disposa d'un ens de gestió en el que s'hi dona algun mecanisme de col·laboració público-privada. A Espanya, però, segons dades de la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE), només el 11 % dels polígons compten amb algun tipus d'òrgan o estructura per a la gestió com es veu en el gràfic 1.

GRÀFIC 1. Polígons amb algun tipus d'organització interna. Espanya



Font: Coordinadora Española de Polígonos Empresariales, 2007.

Al mateix temps i quan es dona algun tipus d'organització, tenint en compte la inexistència d'una definició jurídica tant dels polígons industrials com de les figures que poden encarregar-se de gestionar-los, en la majoria d'ocasions s'utilitzen figures extretes dels diferents àmbits del dret públic i privat que no han estat expressament dissenyades per aquest objectiu¹. En concret, entre les diferents figures més comunes, hi ha les entitats urbanístiques col·laboradores per a la conservació urbanística, les comunitats de propietaris, les societats de gestió i les associacions d'empresaris.

¹ Institut Català del Sòl, 2007.

En general, es pot dir que les societats de gestió (i, sobretot les de capital mixt) són les figures més idònies i que, per tant, poden resoldre més satisfactòriament la mobilitat generada. De fet, aquestes entitats poden realitzar com a element de valor afegit, la instal·lació i gestió de tots els serveis de necessitat comuna: serveis d'autocars per a treballadors, restaurants, escoles bressol, manteniments bàsics (aigua, residus, etc.), la recerca de proveïdors que facin ofertes especials per a les empreses del polígon, xarxes pròpies de telecomunicacions per a connectar dos emplaçaments del polígon, etc. A més d'òrgans de funcionament com la junta general, el consell d'administració i el president hi sol haver la figura del gerent.

1.2.3 La diversitat d'administracions amb competències i d'agents implicats

Un altre element que cal tenir present a l'hora d'organitzar la gestió de la mobilitat, és el fet que no existeix una única administració responsable dels polígons d'activitat econòmica. Els polígons es veuen afectats per les administracions competents en la planificació i gestió d'infraestructures i serveis de transport (o altres polítiques sectorials) i també per les administracions territorials responsables del planejament territorial i urbanístic, produint-se així una considerable dispersió de competències. Una bona gestió municipal que resolgui eficientment els problemes urbanístics i estableixi un diàleg amb altres administracions sectorials sol ser, per tant, una condició necessària almenys, per a millorar les dificultats més urgents.

A banda del paper de les institucions, és important considerar també el paper desenvolupat per les empreses, els treballadors i pels operadors de serveis de transport públic. Malgrat que tots tenen també un paper rellevant, és important destacar el paper de les empreses ja que tenen responsabilitat sobre diferents elements que poden facilitar notablement la gestió de la mobilitat. Les empreses poden, entre d'altres, reordenar els horaris dels torns dels treballadors, millorar la gestió de l'aparcament d'ús privat, considerar els accidents *in itinere* com a factor de risc laboral, etc.

Els treballadors ja sigui de manera individual o col·lectiva a través dels sindicats i el seu paper en la defensa de la millora de les condicions laborals, presenten com a demandes:

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

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

També dins el conjunt d'actors d'implicats hi ha un grup d'afectats compost pels col·lectius que no poden usar un vehicle de forma quotidiana per accedir als polígons industrials. En conseqüència, per tal que aquests grups estiguin també representats, cal millorar l'accés al lloc de treball amb mitjans alternatius al vehicle privat i no propiciar que en determinades ofertes laborals un dels criteris per a la selecció del personal sigui el de disposar de permís de conduir o d'un vehicle privat.

1.3 Marc regulador vigent

Finalment, s'ha de tenir en compte que hi ha un nou marc normatiu i de planificació que cal considerar com una oportunitat per a millorar la mobilitat en les zones de major generació de desplaçaments.

Entre els instruments normatius i de planificació vigents destaquen:

- La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- La introducció de nous criteris sobre mobilitat sostenible en el planejament urbanístic general i derivat.
- Els requeriments establerts al PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona (en endavant, RMB).
- Les polítiques dirigides a millorar la qualitat de l'aire.

Cal esmentar la preocupació creixent per promoure la gestió integrada de polígons d'activitat econòmica. D'aquesta manera en l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana signat l'any 2005 entre administració, sindicats i patronal així com en la seva revisió 2008-2011 consta la promoció de la gestió integral de polígons industrials com un element clau per a la millora de la competitivitat.

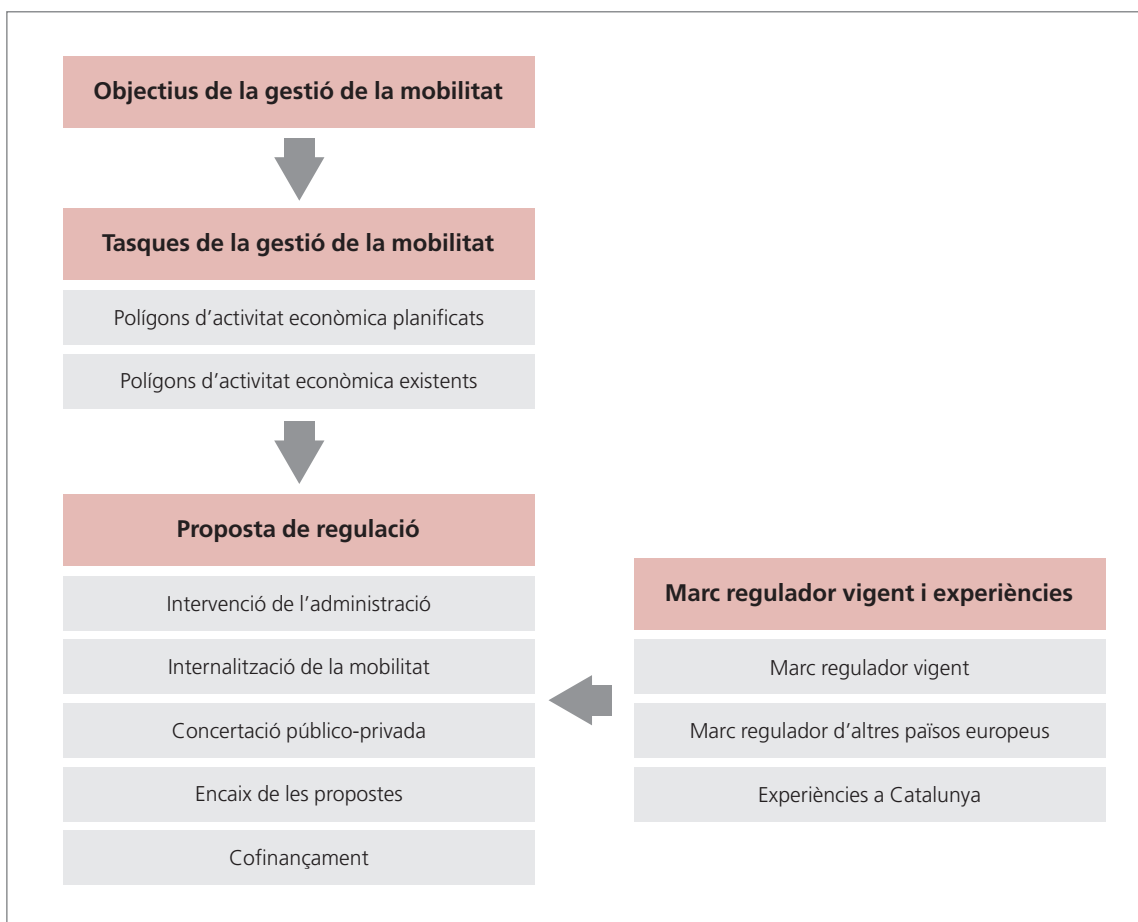
És important, com a factor d'oportunitat, comprovar com aquest nou marc prové de diferents espais de l'administració, com ara el medi ambient, el transport, l'economia i el treball.

2. La gestió de la mobilitat

En aquest capítol s'estableixen els objectius i es concreten les tasques que comporta gestionar la mobilitat.

A continuació es fa una proposta de regulació de la gestió de la mobilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica. Aquesta proposta s'ha realitzat atenent a les determinacions del marc regulador vigent en l'actualitat, a partir de l'anàlisi d'experiències dutes a terme a Catalunya i també en base al coneixement de les polítiques desenvolupades a altres països europeus.

FIGURA 3. Esquema del contingut del capítol "La gestió de la mobilitat"



2.1 Els objectius de la gestió de la mobilitat

D'acord amb el que estableixen la Llei de la mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya, la gestió de la mobilitat té com a objectius globals contribuir a millorar aspectes com:

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

Concretant els objectius generals, la gestió de la mobilitat a polígons i zones d'activitat econòmica hauria de perseguir els següents objectius específics:

- Establir una estructura estable de representació del polígon o àrea d'activitat per a la relació amb altres institucions, proveïdors o operadors de transport, entre d'altres, que permetin el desenvolupament competitiu i sostenible del polígon.
- Garantir les condicions mínimes per assegurar la competitivitat de l'accés amb mitjans de transport més sostenibles, més segurs, més accessibles i més eficients. Es tracta de facilitar el màxim l'accés caminant, amb bicicleta, amb transport col·lectiu i amb cotxe compartit a l'àmbit.
- Garantir les condicions mínimes per generar una accessibilitat en transport motoritzat racional i equilibrada, dimensionant les dotacions infraestructurals, tant viàries com d'estacionament, fent-les proporcionades de manera que permetin maximitzar l'accessibilitat a la zona, per a persones i mercaderies, tenint en compte la potencialitat dels mitjans anteriors.
- Definir una jerarquització de la trama dels carrers per tal que aquests s'adeqüin a les necessitats dels diferents tipus de mobilitat i prioritzant sempre que sigui possible, els espais destinats als mitjans més sostenibles, segurs, accessibles i eficients per tal de poder realitzar uns desplaçaments interns de qualitat.
- Establir un marc estable d'interrelació, concertació i finançament entre els agents implicats.

2.2 Les tasques de la gestió de la mobilitat

La generació de patrons d'accessibilitat i del model de mobilitat s'hauria de vincular amb el planejament territorial i urbanístic, de forma que la distribució dels usos sobre el territori es faci també considerant les potencialitats de les diferents infraestructures i serveis de transport. En conseqüència, les tasques de la gestió de la mobilitat han d'estar presents també a les fases de planificació i construcció d'un nou espai d'activitat econòmica.

A continuació es descriuen les tasques de gestió de la mobilitat atenent a dos tipus de polígons:

- Polígons d'activitat econòmica planificats.
- Polígons d'activitat econòmica existents.

2.2.1 Polígons d'activitat econòmica planificats

La mobilitat en la fase de programació

a) Nous polígons d'activitat econòmica a través d'intervencions estratègiques en el territori

Els polígons d'activitat econòmica poden aparèixer com a resultat del plantejament de crear un nou espai d'activitat. La programació consisteix en el conjunt de mesures que permeten compaginar determinats objectius empresarials o de desenvolupament econòmic urbà o regional, amb els condicionaments legals, urbanístics, territorials, paisatgístics, ambientals i econòmics.

Des del punt de vista de la mobilitat, l'elecció de l'emplaçament és un factor rellevant ja que condicionarà els mitjans amb què la nova mobilitat generada es desenvoluparà. La previsió d'un nou polígon d'activitat econòmica sense connexió amb la trama urbana consolidada de la ciutat condiona d'antuvi que tots els desplaçaments per accedir-hi es facin de forma motoritzada. Fins ara, la proximitat o la distància a grans eixos de comunicació (ports, aeroports, carreteres de la xarxa viària bàsica, estacions de tren, etc.) són aspectes que s'han tingut en compte, però sobretot des de la perspectiva del transport de mercaderies. En l'actualitat, però, durant el període de programació cal també determinar l'abast de la mobilitat generada pels treballadors o usuaris de l'espai, així com la capacitat d'absorció de les infraestructures i serveis de transport actuals i previstos per tal de proposar solucions de mobilitat més eficients.

b) Nous polígons d'activitat mitjançant el planejament urbanístic general

Aquesta situació es produeix quan el planejament general (Plans Directors Urbanístics o Plans d'Ordenació Urbanística Municipal) preveu el desenvolupament de nova classificació de sòl urbà o urbanitzable que permet l'emplaçament de nous usos industrials o terciaris. Tot i que aquesta fase no concreta el disseny final dels sectors de desenvolupament, sí que concreta l'edificabilitat bruta, les densitats i les reserves mínimes d'espais lliures i equipaments (en sòl urbà no consolidat, sòl urbanitzable delimitat i no delimitat), aspectes que poden tenir certa rellevància a l'hora de determinar la mobilitat generada de les futures zones de creixement urbanístic.

L'eina que pot permetre proposar i estimar aquests paràmetres, segons uns criteris d'eficiència en els desplaçaments generats, és l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada², document obligatori que acompanya el planejament general amb la previsió de nova classificació de sòl urbà i urbanitzable.

² És d'obligada redacció en el planejament urbanístic general i en el planejament urbanístic derivat amb nous usos o activitats (Plans Parcial Urbanístics; Plans Parcial Urbanístics de Delimitació; Plans de Millora Urbana; Plans Especials, Urbanístics). No és d'obligada redacció si el municipi té menys de 5.000 habitants i es compleixen els següents factors: Actuacions residencials de menys de 250 habitatges, Actuacions terciàries de menys de 1 ha, Actuacions industrials de menys de 5 ha.

La mobilitat en la fase de planificació i execució

La planificació de nous polígons d'activitat econòmica es dona en una fase de major concreció i, generalment, correspon al desenvolupament d'una figura de planejament urbanístic derivat amb nous usos o activitats i, per tant, desenvolupa el planejament urbanístic general.

Aquest nivell de detall comporta la definició de múltiples aspectes que condicionen la mobilitat generada. Entre d'altres, es poden destacar els següents: la previsió de noves infraestructures, la definició de l'estructura de la xarxa interna dels carrers, dels equipaments i dels serveis previstos que poden ser d'utilitat per als treballadors, la dotació d'aparcaments a l'espai públic o a les parcel·les, el tipus d'edificació, etc. A través del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada, de nou, es podran concretar aquests elements que són bàsics per a resoldre uns desplaçaments amb mitjans més sostenibles.

Finalment, a més del planejament derivat, els projectes d'urbanització també han de considerar-se rellevants perquè poden contribuir de forma decidida en la qualitat dels desplaçaments interns a peu i en bicicleta dins el nou sector de desenvolupament urbanístic. Aquests projectes comporten la concreció d'elements del disseny urbà de l'espai públic: el mobiliari urbà, l'arbrat, l'enjardinament, el paviment de les voreres, el tipus de vorades, l'enllumenat, la senyalització viària, els elements reductors de velocitat, etc.

2.2.2 Polígons d'activitat econòmica existents

En un polígon industrial o una àrea d'activitat econòmica que està en funcionament s'hi haurien de desenvolupar les següents tasques de gestió de la mobilitat que, com s'ha dit anteriorment, es portaran a terme de maneres diferents en funció de les diverses realitats físiques i de gestió que es poden trobar:

- Representació.
- Coneixement de la demanda.
- Coneixement de l'oferta.
- Diagnosi de la situació.
- Proposta d'actuacions.
- Recerca de finançament.
- Concertació.
- Monitorització.

En funció del pressupost disponible i de la capacitat tècnica de l'equip de gestió de la mobilitat, algunes d'aquestes tasques es podran desenvolupar de forma interna o mitjançant encàrrecs a empreses especialitzades.

2.3 Marc regulador vigent i experiències

A banda de la concreció dels objectius i de les tasques que són necessàries per a gestionar la mobilitat, per a proposar un marc regulador més eficaç i que s'adeqüi millor a la realitat, és d'interès conèixer aspectes com:

- L'abast del marc regulador vigent i què haurà d'integrar-se a la proposta.
- La regulació de la gestió de la mobilitat a altres països europeus.
- Bones pràctiques de gestió de la mobilitat desenvolupades al territori i en aquest cas a Catalunya.

2.3.1 Marc regulador vigent

S'ha considerat:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- DECRET 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig.
- Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Pla Director de Mobilitat de la RMB.

Abast territorial

Només hi ha una normativa aplicable a tot Catalunya de caràcter més específic i que té com a objecte els espais en la fase de planificació i no els espais consolidats (Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada). La inexistència d'una regulació d'àmbit estatal o català (malgrat que existeixin documents de planificació que recullin la necessitat de millorar la mobilitat en centres generadors de mobilitat de forma general) comporta un retard en l'inici d'aquests processos.

Només a l'àmbit de la RMB, amb l'aplicació del Pla Director de Mobilitat (en endavant, PDM de la RMB) i del Decret 152/2007 de qualitat de l'aire, les indicacions per a la gestió de la mobilitat en centres generadors de mobilitat són molt més detallades. Contràriament a la resta d'àmbits territorials catalans, i malgrat que en alguns ja s'hi han constituït les Autoritats Territorials de la Mobilitat, aquestes encara estan lluny de tenir una funció d'òrgans territorials de gestió de la mobilitat degut a la seva recent creació.

Àmbit d'aplicació

Tot i que la Llei de la mobilitat estableix que els Plans de Mobilitat Urbana (en endavant, PMU) han d'incorporar un pla d'accés als sectors industrials del municipi, es constata com fins a l'aprovació del PDM aquest requeriment no s'havia, en general, pres en consideració o no havia comportat millores evidents en l'àmbit de la gestió de la mobilitat. La principal causa es devia sobretot al fet que els PMU eren sovint documents de caràcter estratègic i això pot comportar que l'aplicació del programa d'actuació depengui de la conjuntura política municipal o de les demandes socials del moment. Amb l'aprovació del PDM de la RMB els PMU han d'incorporar un pla d'actuació on cal incorporar aquesta determinació de la llei.

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

A l'àmbit de la RMB, el Decret 152/2007 d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire corresponent a diferents municipis de les comarques del Barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Baix Llobregat (aplicable als 40 municipis de l'àmbit central de la RMB) indica que els centres de treball d'administracions públiques de més de 200 treballadors i els centres de treball amb més de 500 empleats propis o externs, o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals han d'elaborar un pla de desplaçaments d'empresa (PDE). Per tant, aquest decret considera la necessitat de millorar els desplaçaments generats per equipaments i serveis públics com ho són centres sanitaris, educatius i judicials i no només la mobilitat generada per l'activitat econòmica. A Catalunya, però, només el 0,4 % de les empreses tenen més de 500 treballadors i la majoria es localitzen a l'àmbit de la RMB. En aquest sentit, s'hi produeix una disfunció donada l'elevada participació de la petita i mitjana empresa als sectors industrials de Catalunya.

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

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

Iniciativa i aprovació

Actualment es fa difícil determinar el lideratge en la gestió de la mobilitat, ja que les empreses no estan acostumades a realitzar mesures coordinades i, per tant, difícilment s'organitzaran específicament per a gestionar la mobilitat.

Per aquesta raó, tal i com es desprèn de la Disposició addicional tercera de la Llei de la mobilitat, la iniciativa de la redacció dels Plans de Mobilitat Específics de polígons industrials i zones d'activitat econòmica ha d'anar a càrrec de la Generalitat de Catalunya en col·laboració amb els ajuntaments afectats. A l'àmbit de la RMB per delegació de la Generalitat de Catalunya, és l'Autoritat del Transport Metropolità de la RMB (en endavant, ATM) la institució que promou els Plans de Mobilitat Específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica (en endavant, PME) en alguns casos. És important comentar que amb l'experiència acumulada de diferents plans específics, l'èxit d'aquests instruments acostuma a anar associat amb la implicació dels ajuntaments. En conseqüència, i com així es contempla en la proposta de regulació de la gestió de la mobilitat, és tingut en compte el paper de les administracions locals.

Finançament

La disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat indica el següent:

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

Respecte dels PME i tenint en compte que a la disposició addicional tercera de l'esmentada Llei, s'indica que han de ser elaborats per part de la Generalitat de Catalunya, la majoria de documents fins ara realitzats han estat finançats per aquesta administració.

Tot i que el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada preveu el finançament necessari per a la gestió sostenible de la mobilitat quan l'àmbit es trobi en funcionalment, no especifica com s'han de distribuir els costos entre les diferents parts.

Finalment, respecte del finançament dels PDE, la normativa estatal estableix la possibilitat que les empreses que tenen la obligació de pagar l'IAE, tinguin una bonificació del 50 % per haver redactat un pla de transport que tingui com a objectiu la reducció de les emissions causades pel desplaçament al lloc de treball i el foment de l'ús de mitjans més eficients. Tot i així, s'ha de dir que fins ara han estat pocs els ajuntaments que han propiciat els canvis oportuns en les ordenances fiscals municipals sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) per a promoure la redacció d'aquests plans. En qualsevol cas, segons el Decret esmentat el finançament dels PDE ha d'anar a càrrec de les pròpies empreses.

2.3.2 Marc regulador a altres països europeus

A nivell europeu són diferents les experiències de països que porten anys desenvolupant accions per a millorar la mobilitat en centres de treball. Els països analitzats a l'estudi són Bèlgica, França, Itàlia i Regne Unit i es poden consultar en el CD annex.

Amb el coneixement de les polítiques dutes a terme, el més freqüent sol ser que l'administració central determini a través d'una normativa o un altre instrument de planificació, quines empreses han d'elaborar plans de mobilitat. El criteri de selecció habitual es determina a partir del nombre de treballadors i és variable segons el país. No hi ha, en conseqüència, cap govern que estableixi el requeriment normatiu específic d'elaborar plans de transport en polígons d'activitat econòmica (encara que sí que hi ha casos on es recomana la seva elaboració).

Després d'haver desenvolupat polítiques sobre aquestes qüestions durant anys, en països com França, Regne Unit i Bèlgica amb el temps s'ha arribat a la conclusió de la necessitat de propiciar la inclusió d'aquests plans de mobilitat d'empresa dins l'estratègia de planificació regional i local de la mobilitat. Els plans de desplaçaments d'empresa solien limitar-se a la implantació de mesures relacionades amb el cotxe compartit, amb la millora dels canals d'informació sobre l'oferta de transport i amb la realització de campanyes de difusió dels plans. Així, per exemple, a França les Autoritats Organitzadores del Transport Urbà (responsables de gestionar els Plans de Déplacement Urbains, que podria ser l'equivalent als PMU aplicats en zones de mobilitat interdependent) han d'establir un Consell Assessor de la Mobilitat participatiu que s'ocupi de la gestió de la mobilitat de les empreses o organitzacions públiques que generen una quantitat important de desplaçaments laborals. Al Regne Unit, és cada vegada més comú que les autoritats locals realitzin el seguiment de com les empreses o altres organismes realitzen els anomenats Travel Plans i de com preveuen minimitzar l'impacte del trànsit. Per aquesta raó en la planificació de la mobilitat el govern britànic indica que és apropiat que els Local Transport Plans (equivalent al PMU de Catalunya) vagin acompanyats d'un Travel Plan dels centres generadors de desplaçaments.

2.3.3 Experiències a Catalunya

A partir de l'aprovació de la Llei de la mobilitat l'any 2003 a Catalunya, des de fa uns anys s'han desenvolupat nombroses experiències per a la millora del model de mobilitat associat als polígons d'activitat econòmica.

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

Tot i que algunes de les experiències no han tingut els resultats esperats per la manca de coordinació entre totes les parts implicades, per a aquest estudi s'han seleccionat 5 exemples duts a terme en diferents centres generadors de mobilitat i que poden ser d'interès per a la proposta d'encaix de la gestió de la mobilitat. A més de polígons industrials, també s'ha considerat oportú descriure experiències de centres que generen desplaçaments associats a altres motius, com ara els estudis. Les experiències analitzades en l'estudi i que es poden consultar en el CD annex són:

- Projecte europeu Gesmopoli.
- Polígon industrial "El Pla".
- Àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat.
- Universitat Autònoma de Barcelona.
- Ciutat de la Justícia.

2.4 Proposta del Pacte Industrial de regulació de la gestió de la mobilitat a polígons industrials i zones d'activitat econòmica

Tal i com ja s'ha apuntat a la presentació, aquest apartat de l'estudi és una proposta formulada pel Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

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

- Eficàcia.
- Integració institucional.
- Adequació a la realitat.
- Viabilitat financera.

Eficàcia: que compleixi de forma decidida els objectius fixats i que per tant, sàpiga donar resposta a la diagnosi realitzada en el capítol 1 del present estudi i que pugui ser una eina que possibiliti un canvi.

Integració institucional: que s'integri dins les polítiques existents de planificació de la mobilitat a diferents nivells, de manera que sigui plenament compatible amb els instruments existents i amb els rols dels diferents actors institucionals i privats.

Adequació a la realitat: l'absència d'una regulació específica dels polígons industrials condiciona la proposta, de manera que les solucions es veuran limitades per la seva unicitat respecte d'una inexistent política integrada que englobi totes les necessitats dels polígons d'activitat econòmica. Alhora es vol donar rellevància al fet de poder donar la màxima cobertura territorial possible, tenint en compte que les disfuncions s'estenen en moltes ocasions en municipis petits i en sectors d'activitat on hi predomina la petita i mitjana empresa.

Viabilitat financera: es vol crear un marc orientador que atorgui responsabilitats als agents implicats perquè puguin assumir el finançament.

Els elements substancials que hauran de vertebrar el procés i que es descriuen a continuació seran:

- Intervenció de l'administració.
- Internalització de la mobilitat.
- Concertació público-privada.
- Encaix de les propostes.
- Cofinançament.

2.4.1 Intervenció de l'administració

Considerem que la intervenció de l'administració ha de contemplar:

- L'administració ha de promoure l'inici dels processos de gestió de la mobilitat.
- L'administració local en una posició de lideratge.
- Preveure la gestió de la mobilitat en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Desenvolupament d'eines de millora urbanística quan es donin problemes greus d'urbanització i de serveis de suport.
- L'aprovació dels documents en funció d'uns requeriments fixats per l'administració.

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

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

En aquest sentit, l'administració ha de promoure l'elaboració dels PME, els quals es refereixen a espais amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. La Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, és per tant l'administració que ha de definir els àmbits d'aplicació dels PME de forma coordinada amb els ajuntaments afectats. Tanmateix, aquesta responsabilitat pot ser delegada a les Autoritats Territorials de la Mobilitat quan aquestes institucions estiguin constituïdes. En qualsevol cas, la Generalitat de Catalunya (o per delegació les Autoritats Territorials de la Mobilitat) i en col·laboració amb l'administració local, ha de localitzar els espais amb greus problemes d'accessibilitat i definir si es fa necessari la redacció d'un PME o si per altra banda, s'han de corregir determinats aspectes puntuals o concrets relacionats amb l'accessibilitat dels treballadors o dels usuaris.

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

L'administració local en una posició de lideratge

El municipi té nombroses responsabilitats que en certa mesura poden tenir incidència en els processos de gestió de la mobilitat en els centres generadors de mobilitat i també específicament en els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica³:

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

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

³ Les competències del municipi queden recollides en el Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya.

a) Municipis amb un Pla de Mobilitat Urbana (PMU)

Es proposa que tots els municipis que redactin un PMU redactin també els PME d'acord amb el primer i amb la participació dels agents socials implicats⁴. Cal dir que a la RMB els PMU són obligatoris per als municipis de més de 20.000 habitants i també per a 40 municipis de la RMB, d'acord amb el Decret 152/2007 de qualitat de l'aire. A la resta de Catalunya són obligatoris per als municipis de més de 50.000 habitants.

El PMU ha de fixar els objectius de millora per a aquests espais i en la mesura del possible els PME, i per tant, cal que els plans de mobilitat en els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica s'integrin en el propi document del PMU. Com s'ha dit, els centres que requereixen elaboració d'un PME poden estar definits prèviament per la Generalitat de Catalunya (o per delegació per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat).

Si a l'àmbit d'actuació del PME s'hi localitza un ens que ha de redactar un PDE (aquests plans estan desenvolupats a l'apartat 2.3.1) aquest ha de quedar integrat en el PME. Per contra, si en el terme municipal s'hi localitza un espai aïllat que requereix redactar un PDE aquest ha d'anar d'acord amb les determinacions del PMU.

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

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

b) Municipis sense Pla de Mobilitat Urbana (PMU)

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

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

Com en el cas dels municipis amb PMU, aquestes administracions locals també podran crear les Oficines Tècniques de Gestió de la Mobilitat.

⁴ Tot i que a la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat s'hi esmenten que els plans de mobilitat específics han d'anar a càrrec de la Generalitat de Catalunya amb col·laboració amb els ajuntaments implicats, la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (d'acord amb la diagnosi realitzada en l'estudi) entén que la implicació directa dels ajuntaments és necessària per a dur a terme la gestió de la mobilitat. Al mateix temps cal tenir present les indicacions del Text Refós de la Llei municipal i de règim Local de Catalunya que ajuden a reforçar la proposta: "la Generalitat de Catalunya pot delegar competències als ens locals i atribuir-los la gestió ordinària dels serveis propis de l'Administració de la Generalitat de Catalunya".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Plans de Mobilitat Específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) associats a municipis amb Pla de Mobilitat Urbana (PMU)

El contingut dels PME i per tant, el contingut dels Plans de Mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica, s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels PMU. Cal tenir en compte que aquests darrers plans requereixen un informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat per tal que s'adeqüin als Plans Directors de Mobilitat (i si no està constituïda, el departament competent de la Generalitat de Catalunya en matèria de transports i mobilitat). De la mateixa manera que els PMU, els PME han de quedar aprovats per l'ajuntament però en aquest cas no els hi cal l'informe previ de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat. Atès, però, que aquests plans acostumen a afectar a diver-

ses administracions i institucions és convenient que totes procedeixin a aprovar el pla en els seus respectius òrgans de govern.

b) Plans de Mobilitat Específics per als polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) associats a municipis sense Pla de Mobilitat Urbana (PMU)

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

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

2.4.2 Internalització de la mobilitat

Els desplaçaments laborals com a factor de risc en el treball

Una part de la gestió de la mobilitat ha de quedar integrada en les pròpies estructures de funcionament de les empreses o dels organismes públics. D'aquesta manera la detecció de certes necessitats pot fer-se d'una manera més acurada i les empreses compleixen així amb el principi de responsabilitat social, davant els problemes generats per l'alt volum de desplaçaments quotidians que suposen, i pel risc laboral que això comporta en els treballadors.

Com a conseqüència, les empreses públiques o privades de més de 200 treballadors propis o externs hauran d'elaborar els PDE. Tal i com ja s'ha explicat, aquests plans poden quedar integrats dins d'un Pla de Mobilitat Específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica.

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

- Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².
- Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

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

Control i validació dels Plans de Desplaçaments d'Empresa per part de l'administració

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

En el cas que el PDE estigui integrat en un àmbit d'un PME la validació del document anirà a càrrec de l'administració a qui li correspongui la validació del PME. En la resta de situacions l'administració responsable serà la Generalitat de Catalunya o per delegació, l'Autoritat Territorial de la Mobilitat.

2.4.3 Concertació público-privada

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

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

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

En els casos on la constitució d'un ens de representació del polígon sigui conjunturalment complicat i la iniciativa correspongui a l'administració local, cal promoure la constitució d'un Consell de la Mobilitat on hi siguin representats tots els agents implicats en la mobilitat i el transport i també del propi àmbit. Aquest Consell de Mobilitat hauria d'estar dotat d'un reglament de funcionament que estableixi les seves competències, funcions, etc. i hauria de ser vàlid durant el procés de redacció del PME però també després de l'aprovació del pla per a poder-ne fer l'avaluació i el seguiment.

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

- La Generalitat de Catalunya.
- L'Autoritat Territorial de la Mobilitat.
- L'ajuntament o ajuntament afectats.
- El Consell Comarcal (o Diputació provincial).
- Els operadors de transport públic presents a l'àmbit.
- Els organismes propis del sector (societat de gestió públiques o privades, comunitat de propietaris, junta de conservació, empreses o en cas de la seva existència l'associació d'empresaris, etc.).
- Representants dels treballadors, sindicats majoritaris.
- Altres agents implicats en la defensa dels diferents mitjans de transport.

El Consell de la Mobilitat ha de constituir-se tot i que hi hagi una estructura representativa al polígon que realitzi la gestió de la mobilitat. En qualsevol cas s'haurà garantir que el procés es realitzi amb la participació de tots els agents.

2.4.4 Encaix de les propostes

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

En general les propostes,

- Han de saber donar resposta a la normativa i a la planificació de rang superior.
- Han d'adequar-se aspectes de competència municipal:
 - Normativa municipal: ordenances municipals d'aparcament, de càrrega i descàrrega, reglaments sobre participació ciutadana, etc.

- Instruments de planificació de caràcter vinculant: planejament urbanístic general o derivat i els corresponents instruments d'avaluació de la mobilitat generada associats a aquests.
- Instruments de planificació no vinculant: PMU, el Pla Local de Seguretat Viària, etc.
- Plans estratègics municipals: documents estratègics com són els Plans d'actuació municipals, l'Agenda 21 local, etc.
- Instruments de programació: plans del servei del transport públic urbà de viatgers, els programes d'inversions, els pressupostos municipals anuals, etc.
- Instruments d'avaluació i de seguiment: observatoris municipals sobre diferents temàtiques.

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

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

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

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

2.4.5 Cofinançament

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

- Costos lligats a la gestió de la mobilitat: tenen a veure amb els recursos humans, materials i associats a la redacció dels documents de planificació:
 - Recursos humans: la figura del gestor/a de la mobilitat (pot ser un tècnic o un grup de tècnics, que al mateix temps poden ser directament vinculats al polígon o les seves empreses, o indirectament relacionats a través d'empreses o entitats especialitzades).
 - Recursos materials: l'espai físic i les eines amb les quals s'ha de fer la tasca de la gestió de la mobilitat; elements de difusió i màrqueting (web, tríptics, etc.).
 - El funcionament de l'estructura de participació que s'hagi constituït.
 - Redacció dels Plans de Mobilitat Específics.
 - Redacció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa.
- Costos d'implementació de les mesures acordades a partir de la gestió de la mobilitat:
 - Costos de provisió i millora de les infraestructures:
 - A l'interior del polígon (guals, senyalització, marquesines, aparcaments, etc.).
 - D'accés (rotondes, vials, ferrocarril si s'escau, aparcaments de dissuasió, etc.).
 - Costos d'explotació dels serveis de transport col·lectiu (públic o discrecional).

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

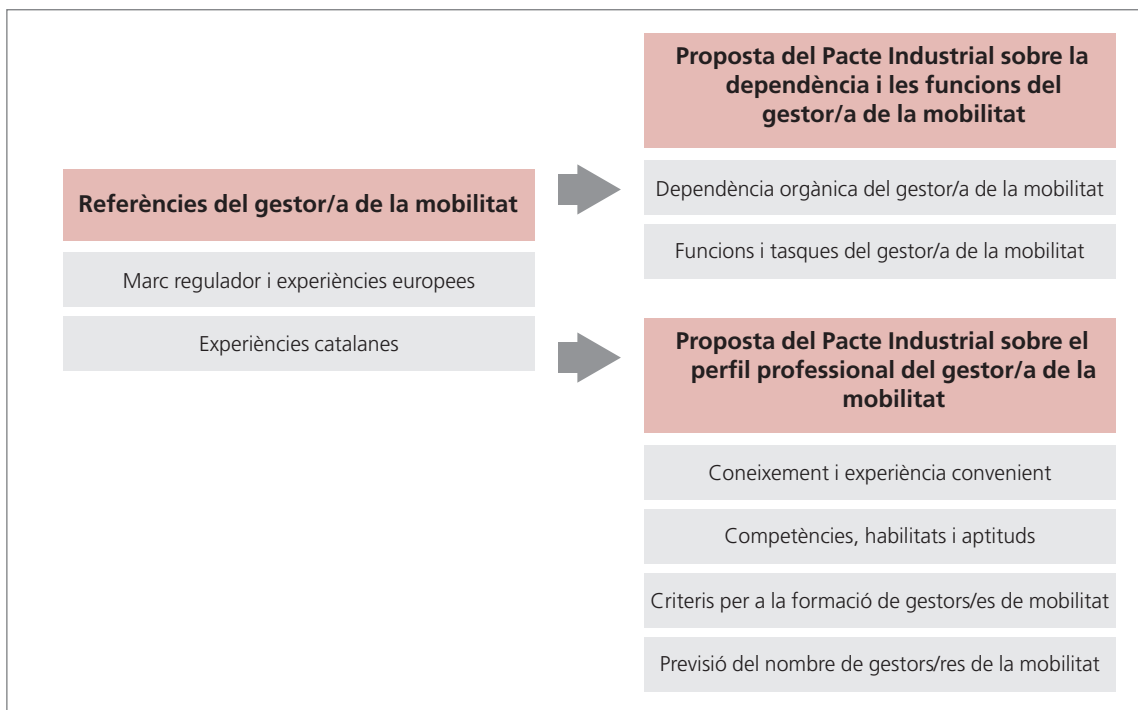
Més endavant es tracta amb més detall el finançament de la gestió de la mobilitat.

3. El gestor/a de la mobilitat

A partir de l'anàlisi de diferents experiències d'alguns gestors/es de la mobilitat tant a Catalunya com d'alguns països europeus, es proposa quina ha de ser la dependència funcional d'aquest professional, així com també les funcions i les tasques que hauria de desenvolupar. També es descriu quins han de ser el perfil professional i les capacitats personals.

D'altra banda, a partir de la diagnosi de l'oferta formativa disponible, l'estudi contempla uns criteris per a la creació d'una proposta de formació alternativa.

FIGURA 4. Esquema del contingut del capítol "El gestor/a de la mobilitat"



3.1 Referències del gestor/a de la mobilitat

3.1.1 Marc regulador i experiències europees

Tot i que en l'actualitat la figura del gestor/a de la mobilitat existeix en molts països europeus i que d'experiències interessants se'n poden trobar moltes, i totes elles amb la seva singularitat, s'ha considerat oportú recollir la informació de les experiències dels països on la figura del gestor/a de la mobilitat es troba més consolidada i on la seva aplicació ha tingut uns resultats més satisfactoris (Bèlgica, Itàlia, Regne Unit i França). Malgrat tot, no s'ha de menystenir l'experiència de països com Holanda i Alemanya.

A partir de l'anàlisi es pot dir que, tot i que són diversos els països que regulen l'àmbit d'aplicació dels plans de mobilitat a empreses segons el nombre de treballadors, només hi ha un país en el que s'hi concreti la figura del gestor/a de la mobilitat i quines funcions ha de tenir. Es tracta del cas d'Itàlia, que incorpora dos tipus de gestors/es: el gestor/a d'una àrea, que coordina els diferents gestors/res de les empreses d'un determinat territori i que pot o no coincidir amb un polígon d'activitat econòmica i, els responsables de mobilitat de les empreses.

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

3.1.2 Experiències a Catalunya

Si bé l'estudi s'ha focalitzat en polígons d'activitat econòmica, s'ha considerat interessant aportar l'experiència d'altres centres generadors de mobilitat, com són els equipaments públics tant sanitaris com educatius:

En total s'han estudiat cinc casos:

- El gestor de la mobilitat de l'Àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat.
- Els gestor de la mobilitat del Polígon industrial el Pla en el marc del Projecte europeu GESMOPOLI.
- El gestor de la mobilitat dels polígons de Terrassa.
- El responsable de mobilitat de l'Hospital Universitari Arnau de Vilanova de Lleida.
- El responsable de mobilitat del Campus de Bellaterra de la UAB.

A partir de l'anàlisi dels casos i pel que respecta a les funcions, s'hi constaten molts punts en comú entre totes les experiències. En tots ells, la funció principal del gestor/a o responsable de la mobilitat és la de propiciar un model de desplaçaments més sostenible i segur de forma consensuada entre tots els agents implicats.

Pel que fa a la dependència orgànica dels gestors/es de la mobilitat s'hi observa com tots els mecanismes utilitzats són diferents, constatant-se com la heterogeneïtat de realitats i d'agents implicats de les zones d'activitat, comporta també solucions diferents a l'hora d'incorporar la figura del gestor/a de la mobilitat. Pel que fa a la dependència orgànica dels responsables d'empresa analitzats (UAB i Hospital Universitari Arnau de Vilanova), tenint en compte que es tracta de dos organismes públics amb un equip de gestió del centre, els responsables de mobilitat s'integren en aquest equip de gestió.

3.2 Proposta del Pacte Industrial sobre la dependència i les funcions del gestor/a de la mobilitat

Tal i com s'ha explicat en l'estudi, en els darrers anys a Catalunya s'ha anat incorporant el nou paradigma de la mobilitat sostenible que aposta per compatibilitzar el desenvolupament i els paràmetres de sostenibilitat.

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

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

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

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

L'increment de disciplines vinculades amb alguna vessant de la mobilitat no només ha implicat augmentar el treball de professionals especialitzats, sinó que també ha aparegut la necessitat d'un nou professional com ho és el gestor/a de la mobilitat.

El gestor/a de la mobilitat ha de tenir com a orientació bàsica la seva dedicació a la gestió de la mobilitat del dia a dia, impulsant propostes per a la seva millora i facilitant la seva realització, mantenint present també l'orientació cap a la planificació.

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

Des d'aquesta perspectiva general, la figura del gestor/a de la mobilitat⁵ té sentit a diferents nivells territorials i per tant, pot ser el gestor/a d'una empresa (pública o privada), d'una zona d'activitat (un polígon industrial, una zona de lleure, un complex sanitari o educatiu, etc.), un/s municipi/s o, fins i tot, una determinada àrea regional o metropolitana.

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

Concretament en el tema que ens ocupa, el gestor/a de la mobilitat de polígons industrials i zones d'activitat econòmica és un professional amb la missió principal de promoure la coordinació de les polítiques de mobilitat als polígons industrials o zones d'activitat econòmica en la seva dimensió més ampla i transversal, i saber trobar posicions de consens entre els agents implicats adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible. Generalment el seu àmbit d'actuació està associat als àmbits que

⁵ En qualsevol dels casos la figura del gestor/a no ha de correspondre necessàriament a una única figura sinó que també es pot tractar d'una figura amb un equip de treball. El més important és que els objectius quedin garantits.

requereixen la redacció d'un Pla de Mobilitat Específic (PME), malgrat no sigui una condició indispensable. Cal recordar que els PME es refereixen a grans àrees generadores de mobilitat amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. Tal i com es veurà a l'apartat següent (3.2.1. Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat) l'existència d'estructures associatives del polígon facilitarà la tasca del gestor/a de la mobilitat.

Els seus objectius específics són:

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

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

Responsable de mobilitat d'empresa

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

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

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

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

Coordinador/a de mobilitat urbana

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

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

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

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

3.2.1 Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat

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

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

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

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

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

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

Com s'ha anat explicant al llarg de l'estudi (i més concretament a l'apartat 1.2.2, la principal dificultat a l'hora d'iniciar els processos de millora de la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica és la manca d'estructures representatives d'aquells que s'ubiquen a l'àmbit. En el capítol 1, concretament en el gràfic 1, es fa referència al fet que a Espanya només el 11 % dels polígons d'activitat econòmica compten amb algun tipus d'organització de la gestió (a partir d'una associació d'empresaris, d'una junta de compensació, una comunitat de propietaris, un consorci, una societat de gestió, etc.).

Polígons industrials i zones d'activitat econòmica amb estructura de gestió

En el capítol 2 (i concretament en l'apartat 2.4.3.) també s'ha constatat com l'existència d'una estructura prèvia de funcionament afavoreix la introducció de la figura del gestor/a dins del propi organigrama de l'àmbit i per tant, el procés de la gestió de la mobilitat es pot fer d'una manera més satisfactòria. Es tracta de situacions en què les empreses instal·lades treballen de manera conjunta i el polígon funciona de forma integrada garantint-se una acció coordinada i concertada entre les diferents parts (administracions, empreses i treballadors). Tot i que les diferents estructures i funcions varien, en general, quan existeix un mecanisme de gestió, hi sol existir un gerent o una figura encarregada de dinamitzar el polígon. En aquesta situació és lògic, doncs, que la gestió de la mobilitat quedi directament integrada en la pròpia estructura de l'ens de gestió del polígon (amb un gestor/a específic de mobilitat), tenint en compte que habitualment aquests ens estan acostumats a promoure serveis de necessitat comuna al polígon. D'aquesta estructura han de formar part els agents directament implicats en la millora de la mobilitat del polígon (administracions, empreses i treballadors) i alhora s'han de mantenir contactes permanents (a través d'un Consell de la Mobilitat) o puntuals amb els operadors de transport públic.

Partint d'aquesta realitat en el capítol 2 (i concretament a l'apartat 2.4.3) es proposa que en aquests casos aquest ens de gestió sigui l'òrgan encarregat d'iniciar i aprovar el PME.

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

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

Com s'ha comentat abans, independentment de que no existeixi un ens de representació del polígon, sempre s'ha de promoure la constitució d'un Consell de la Mobilitat (on hi estiguin representats tots els agents implicats en la mobilitat i en el transport i també en el funcionament del polígon). El propi Consell de la Mobilitat és qui ha de decidir quin professional ha de ser el gestor/a de la mobilitat i quin ha de ser la seva dependència orgànica, és a dir, si es tracta d'una figura associada directament a l'ajuntament o a una altra institució pública o privada.

L'estadi òptim és aquell en què existeix un gestor o gerent del polígon d'activitat econòmica. Aquest és el professional que ha de desenvolupar la funció de coordinador del polígon d'activitat des d'una perspectiva integrada. Tal i com s'ha anat comentant al llarg de l'estudi una política de transport i mobilitat aïllada i desvinculada de la resta d'actuacions de l'àmbit (urbanístiques, socials, paisatgístiques, econòmiques, ambientals, etc.) no és garantia suficient per tal de poder-la desenvolupar amb èxit. Un canvi de mobilitat associat als polígons d'activitat econòmica depèn en gran part del grau d'integració de tots els elements que el componen, de manera que sembla indiscutible no desvincular la gestió integrada dels polígons d'activitat econòmica de la gestió de la mobilitat. En aquest context el gestor/a de la mobilitat pot entrar a formar part de l'equip de gestió integral del polígon.

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

A les figures 5 i 6 resumim la proposta sobre la dependència del gestor/a de la mobilitat:

FIGURA 5. Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat. Polígons sense estructura de gestió

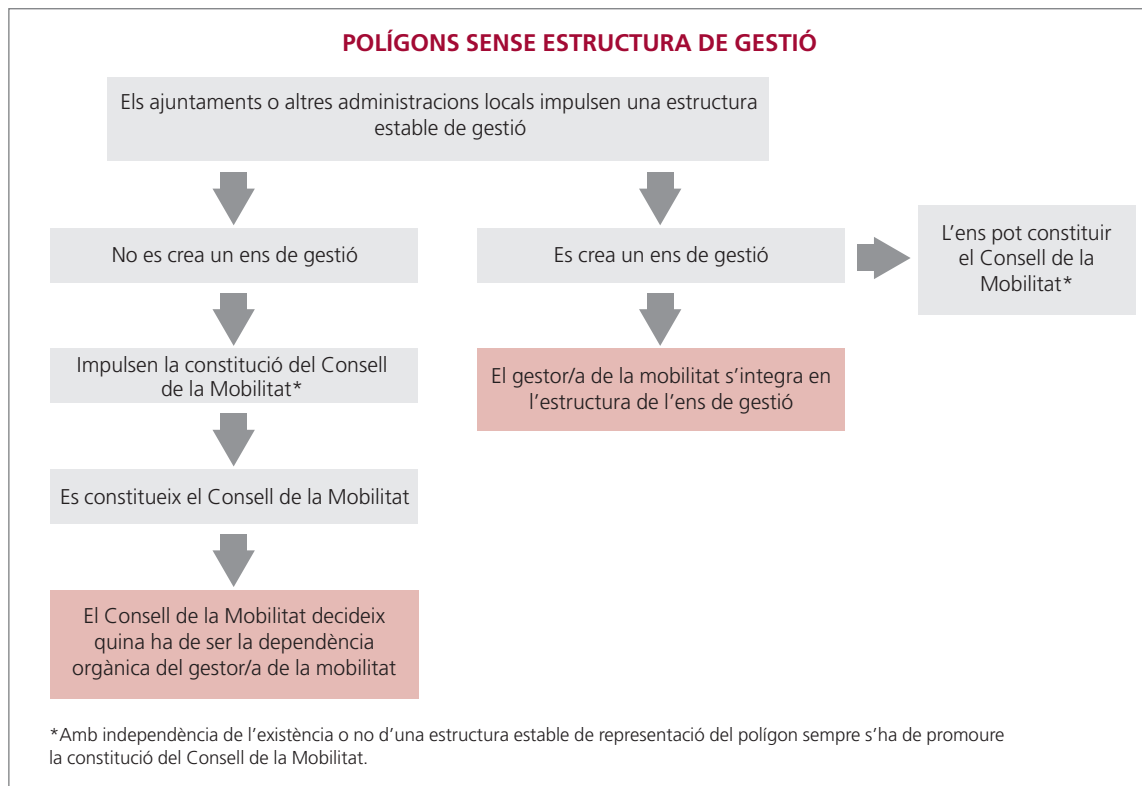
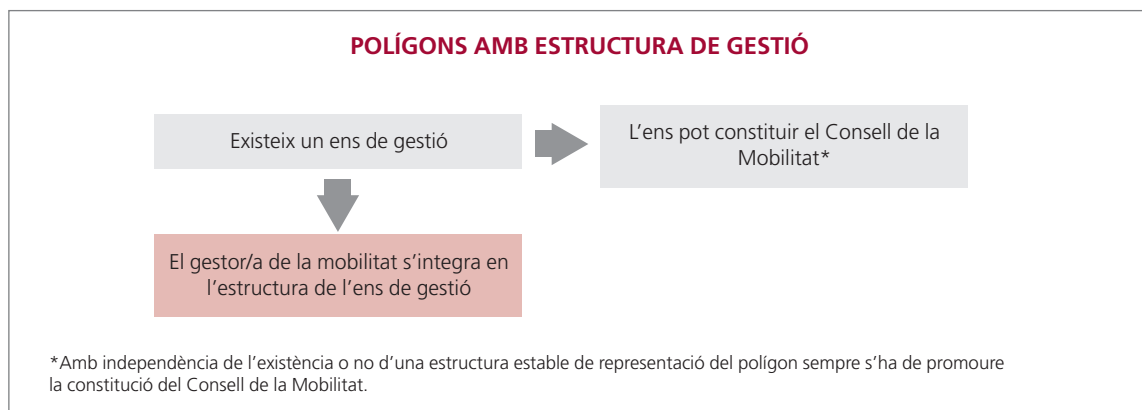


FIGURA 6. Dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat. Polígons amb estructura de gestió



3.2.2 Funcions i tasques del gestor/a de la mobilitat

Les funcions del gestor/a de la mobilitat són:

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

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

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

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

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

Aquesta funció d'interrelació s'ha de realitzar especialment amb els coordinadors dels PMU o amb els responsables de mobilitat d'empresa, dues figures amb les que, el gestor/a de la mobilitat del polígon hi ha d'estar estretament vinculat.

Tasques:

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

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

Tasques:

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

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

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

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

Tasques:

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

Identificar les dificultats d'accés que afecten al polígon

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

Tasques:

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

Realitzar propostes d'actuació per tal de solucionar o minimitzar els problemes detectats

Tasques:

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

Recerca de finançament necessari per a dur a terme les mesures

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

Tasques:

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

Fomentar la participació i la concertació entre els agents implicats

La participació ha d'estar present a totes les etapes de la gestió de la mobilitat: anàlisi, diagnòsi i propostes.

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

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

Aquesta tasca acostuma a ser contemplada pel PME d'un polígon o àrea d'activitat econòmica. Es tracta d'una bateria d'indicadors que permet valorar l'eficàcia de les mesures introduïdes per a la millora dels aspectes anteriorment descrits.

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

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

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

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

- Representant de l'ajuntament. Com s'ha comentat, el PME del polígon, o les actuacions orientades a millorar l'accessibilitat, s'han d'emmarcar en la política de mobilitat de l'ajuntament a través de l'encaix en el PMU. Per tant, la relació amb aquest agent és imprescindible i s'ha d'aconseguir la seva implicació activa en l'òrgan de participació creat, a més de mantenir les reunions periòdiques per establir estratègies.
- Representants de les empreses: d'una banda, el gestor/a de la mobilitat ha d'estar en contacte amb el responsable de mobilitat de l'empresa o empreses que han d'elaborar els PDE amb l'objectiu d'assolir les sinergies necessàries. D'altra banda, si existeix una associació d'empresaris també és necessari que el gestor/a interactui amb el seu representant. En ambdós casos és imprescindible incorporar-los al Consell de la Mobilitat. El gestor/a de la mobilitat també ha de mantenir contactes puntuals amb els empresaris per qüestions que puguin sorgir en el dia a dia.
- Representants dels treballadors: el gestor/a de la mobilitat ha de mantenir contactes amb els delegats de personal de les empreses instal·lades al polígon d'activitat econòmica. A més dels delegats de personal, cal estar en contacte amb els sindicats majoritaris.
- Representants de les empreses operadores de transport ferroviari i per carretera. El gestor/a de la mobilitat ha d'estar en contacte permanent amb aquests agents per a actualitzar la informació sobre l'oferta, les incidències i per traslladar-los la informació sobre la mobilitat a la zona en qüestió. També s'ha de buscar la seva col·laboració en el desenvolupament d'actuacions com enquestes, guies, etc.

3.3 Proposta del Pacte Industrial sobre el perfil professional del gestor/a de la mobilitat

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

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

A continuació es descriuen diferents aspectes:

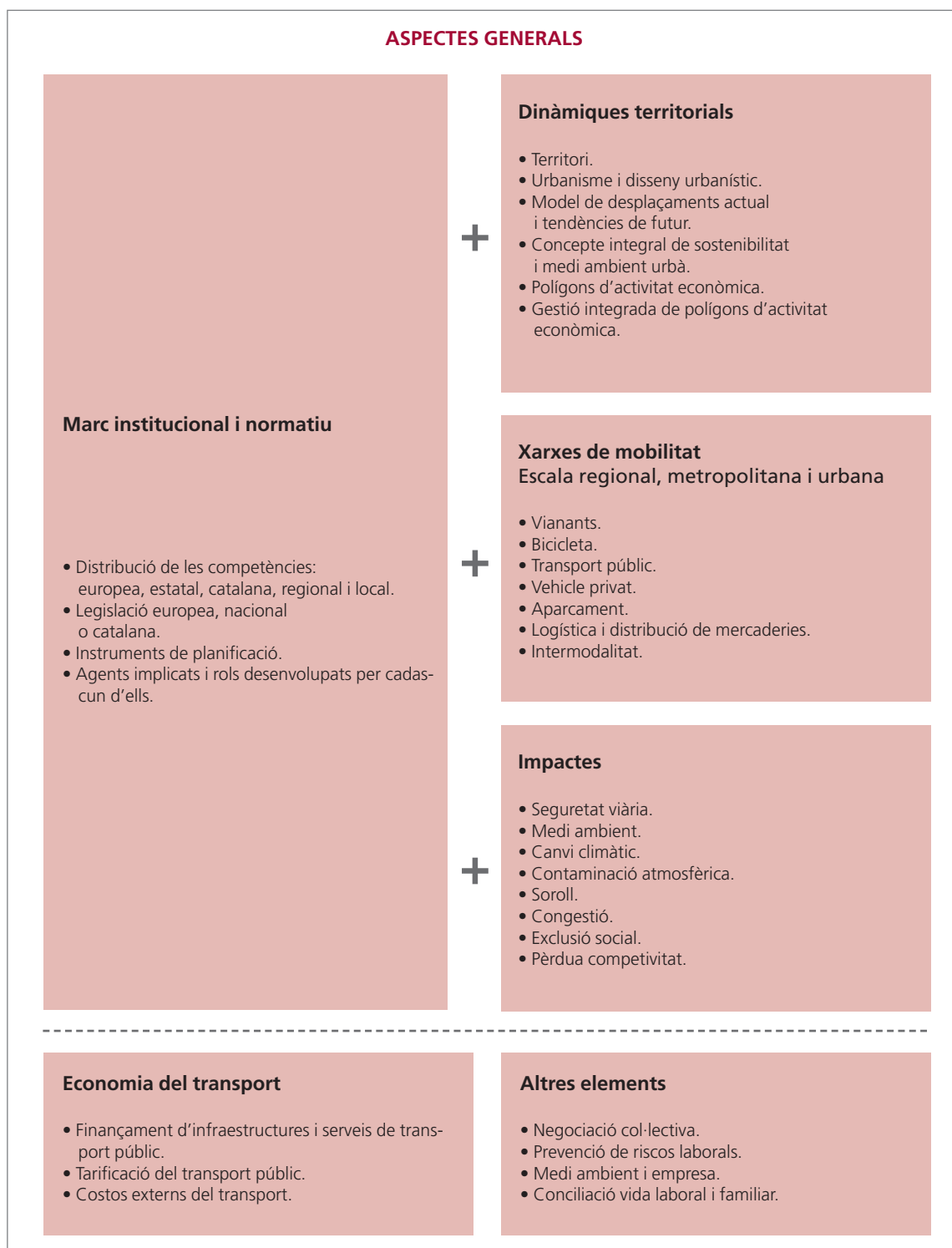
- Coneixements i experiència convenient.
- Competències, habilitats i aptituds.
- Criteris per a la formació de gestors/es de la mobilitat.
- Previsió del nombre de gestors/es de la mobilitat.

3.3.1 Coneixements i experiència convenient

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

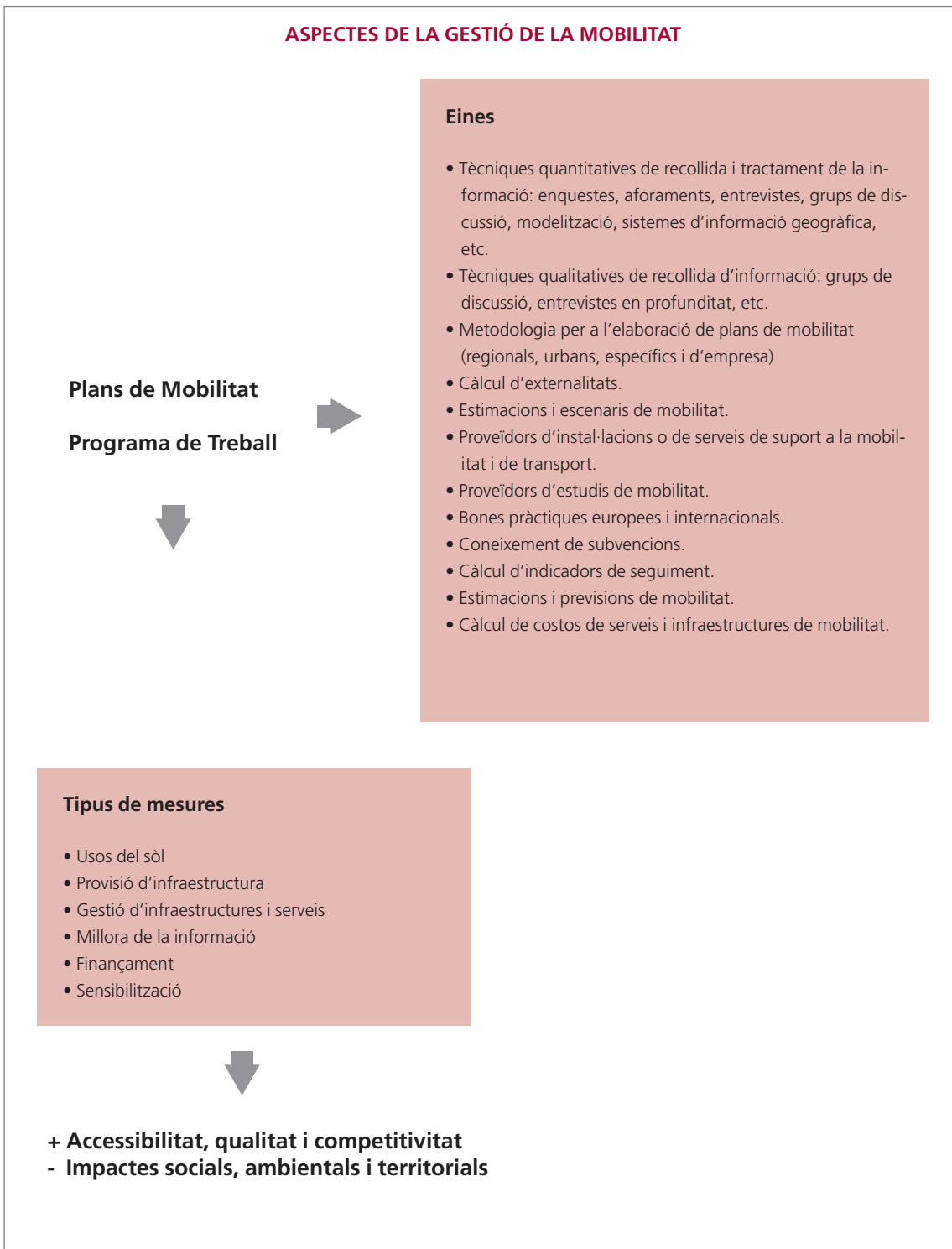
Aquests coneixements han volgut reflectir-se a les figures 7 i 8 i s'observa a priori una gran multiplicitat de factors que intervenen en el fenomen de la mobilitat. Val a dir que el gestor/a de la mobilitat no ha de ser necessàriament coneixedor de tots aquests aspectes d'una forma exhaustiva o concreta, sinó que aquest forçosament haurà d'entendre la interrelació que es dona entre tots ells i tenir una visió àmplia i transversal de la mobilitat.

FIGURA 7. Coneixements bàsics del gestor/a de la mobilitat. Aspectes generals



Font: Elaboració pròpia

FIGURA 8. Coneixements bàsics del gestor/a de la mobilitat. Aspectes de la gestió de la mobilitat



Font: Elaboració pròpia

Com a punt de partida, degut a que en l'actualitat el model de mobilitat dominant és conseqüència d'un model territorial i urbanístic determinat caldrà que aquest conegui diferents elements sobre aquesta qüestió. També haurà de conèixer que la gestió de la mobilitat s'integra dins d'una estratègia de sostenibilitat global, en la que cal treballar des de diverses perspectives com és la gestió sostenible de l'aigua, de l'energia, de l'edificació, els residus, etc. Alhora, i com a concreció dels problemes en l'àmbit del treball, caldrà que el gestor/a sigui coneixedor/a de les disfuncions vinculades als polígons d'activitat econòmica, les seves formes, processos de formació, mecanismes de gestió, etc.

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

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

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

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

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

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

També haurà de conèixer la metodologia d'elaboració de plans de mobilitat, els indicadors més utilitzats, així com les principals bones pràctiques que es duen a terme en diferents parts del món en matèria de gestió de la mobilitat. En darrera instància el gestor/a haurà de ser conscient que les mesures a implantar han de:

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

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

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

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

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

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

3.3.2 Competències, habilitats i aptituds

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

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

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

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

3.3.3 Criteris per a la formació de gestors/es de la mobilitat

Una vegada s'ha definit el perfil competencial també és important analitzar quina oferta formativa existeix en l'actualitat capaç de cobrir les necessitats de coneixement d'aquest professional. Les principals conclusions d'aquesta anàlisi són:

- No existeix una titulació reglada secundària o superior de 1er o segon cycle previ a l'Espai Europeu d'Educació Superior (en endavant, EEES) o de grau (posterior a l'EEES) que reculli la totalitat de l'àmbit de coneixement del gestor de la mobilitat.
- Existeixen estudis de postgrau del nou EEES de l'ensenyament universitari que recullen els àmbits de coneixement del gestor/a de la mobilitat.
- La formació permanent en l'ensenyament superior ha estat pionera en programar cursos de mobilitat a Catalunya.
- Important proliferació de nombre de cursos no reglats específicament dissenyats per a formar gestors/res de la mobilitat.

Per tant, ara per ara existeixen múltiples itineraris formatius útils per a formar persones que poden ser gestors/es de la mobilitat. Aquests itineraris poden estar complementats amb una experiència laboral en el camp de la redacció de plans de mobilitat en una consultoria, en un ajuntament o en un sindicat. Així, un enginyer/a tècnic d'obres públiques que hagi estat participant en la redacció de plans en una consultoria de mobilitat i transport, pot tenir un bon itinerari, o fins i tot una persona vinculada en l'àmbit de la gestió empresarial formada en aspectes de la gestió de la mobilitat, pot tenir també un perfil adequat.

Degut a la transversalitat del perfil professional del gestor/a de la mobilitat, no es pot definir quin pot ser el millor itinerari de formació acadèmica o quina trajectòria professional és la més adequada. Per tal de poder decidir quina persona pot ser vàlida per a desenvolupar les funcions de gestió de la mobilitat, el més senzill és que en cada situació s'avalui el perfil competencial de l'aspirant i es comprovi la seva vàlua d'acord amb els coneixements bàsics, les habilitats i aptituds que ha de disposar el gestor de la mobilitat (i que s'han descrit en els dos apartats anteriors: 3.3.1 i 3.3.2).

Malgrat que sigui evident que cal avaluar el perfil competencial dels aspirants en cada situació concreta, tenint en compte que ara per ara no existeix una titulació reconeguda que validi els coneixements mínims d'un gestor/a de la mobilitat o d'un responsable d'empresa, es proposa la creació d'una titulació específica:

- Es proposa que la Generalitat de Catalunya (en col·laboració amb les administracions locals, sindicats o altres entitats en defensa de la mobilitat sostenible) promogui una formació específica de gestors/es de la mobilitat.
- El Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC) de la Generalitat de Catalunya podria oferir un títol propi de formació professional ocupacional elaborat en col·laboració amb l'Institut Català de Qualificacions Professionals (ICQP) i reconegut a Catalunya.
- El contingut d'aquest curs hauria de garantir que l'alumne assolís uns coneixements bàsics de la gestió de la mobilitat d'acord amb el què s'ha descrit a l'apartat 3.3.1, sobre els coneixements i l'experiència necessària. Aquest curs podria tenir un contingut i durada similar als cursos existents específics per a gestors/es de la mobilitat però completat amb altres elements que solen ser tractats mínimament: les disfuncions generals dels polígons d'activitat econòmica, els aspectes urbanístics, les tècniques de concertació i negociació col·lectiva, els riscos laborals, la metodologia per a l'elaboració de plans de mobilitat, etc.
- Aquesta formació podria ser útil tant per a completar la formació de persones que vulguin gestionar una àrea d'activitat, com per als responsables de mobilitat d'empresa.

3.3.4 Previsió del nombre de gestors/res de la mobilitat

Es proposa que la figura del gestor/a de la mobilitat es creï en aquells espais on s'hagi determinat la necessitat d'elaborar un Pla de Mobilitat Específic (tal i com s'ha esmentat a l'apartat 2.4.1, els PME es refereixen a espais amb diferents activitats, serveis i funcions, i que s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes).

Es proposa també que el volum de desplaçaments quotidians sigui el criteri principal a l'hora de definir quins àmbits han d'elaborar els PME i per tant, crear la figura del gestor/a de la mobilitat. S'ha de dir que probablement el nombre de treballadors d'una zona d'activitat seria un indicador senzill a través del qual es poden delimitar aquests àmbits. Tanmateix, ja s'ha anat comentant en l'estudi, actualment no existeix un registre oficial de polígons d'activitat econòmica a través del qual es conegui el nombre de treballadors així com d'altres elements descriptius dels espais productius.

En aquest context, a la RMB ha estat l'ATM l'administració que ha proposat, sense caràcter normatiu, en el PDM de la RMB quins àmbits han de redactar un PME i incorporar la figura del gestor/a de la mobilitat. Per al conjunt de la RMB s'ha conclòs que siguin 50 Espais de Desenvolupament Econòmic i 13 hospitals i universitats⁶ els àmbits que han de redactar un PME i al mateix temps incorporar un gestor/a de la mobilitat. Aquests àmbits es van determinar mitjançant el volum d'arribades i sortides d'espais que no pertanyien a la ciutat central i que generaven més de 5.000 viatges.

Per a la resta d'àmbits territorials catalans probablement el criteri del volum de 5.000 desplaçaments diaris sigui una xifra massa elevada, ja que els fluxos de mobilitat fora de l'àmbit metropolità són menys intensos.

Per altra banda, a l'annex 3 de l'Acord estratègic 2008-2011 per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana (<http://www.acordestrategic.cat/>) es relacionen els polígons on es faran actuacions de mobilitat.

Finalment s'ha de dir, que el gestor/a de la mobilitat pot no quedar exclusivament associat a les zones de concentració de l'activitat econòmica i per tant, als àmbits que requereixen l'elaboració d'un PME. En aquest sentit, i atenent a la importància de que les administracions locals s'impliquin en la planificació de la mobilitat de les zones d'activitat, els gestors/es de la mobilitat poden tenir un àmbit territorial de treball més ampli, de manera que puguin gestionar la mobilitat de diferents polígons industrials ubicats en una mateixa comarca o municipi/s. Així per exemple, un gestor/a de la mobilitat pot coordinar la mobilitat dels polígons industrials d'una comarca o d'un únic municipi i, en conseqüència, proposar solucions de millora de la mobilitat també en aquells polígons o zones d'activitat econòmica de menor concentració de treballadors i de mobilitat però que també presenten problemes d'accessibilitat.

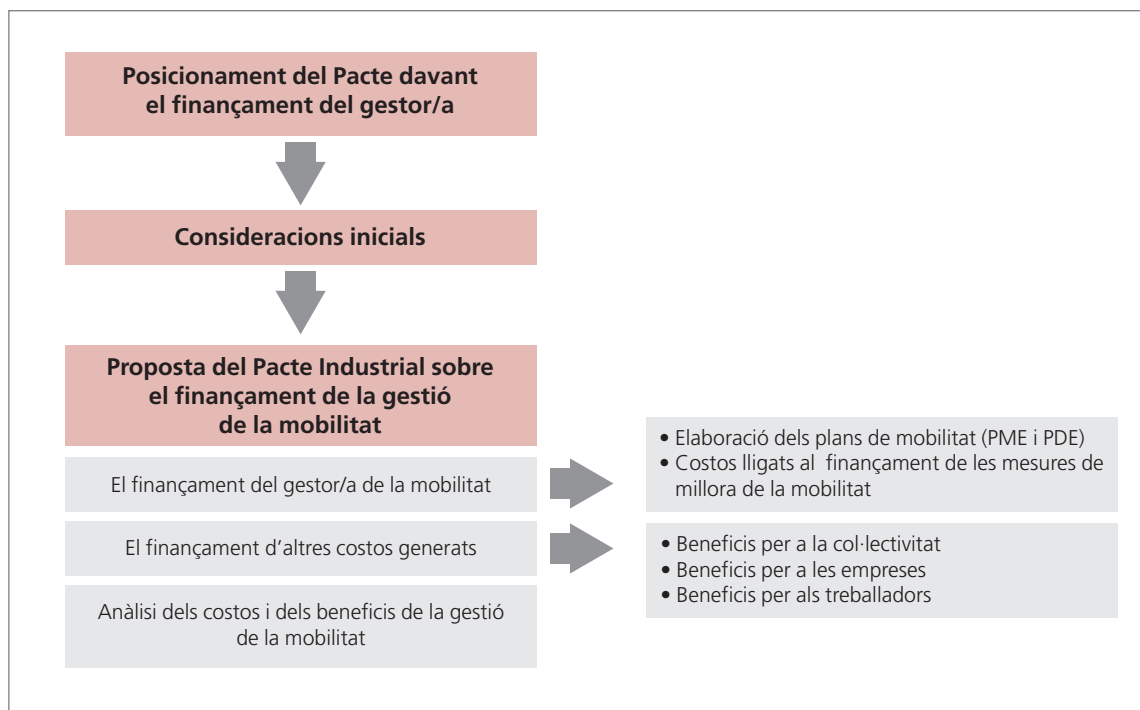
Els elements esmentats en aquest apartat són els més importants a tenir en compte per a realitzar una previsió del nombre inicial de gestors/es de la mobilitat en els polígons industrials i zones d'activitat econòmica que caldria implantar a Catalunya.

⁶ Veure a l'annex 1 el llistat complet dels polígons, hospitals i universitats.

4. El finançament de la gestió de la mobilitat

En el present capítol es tracta del finançament de les tasques de la gestió de la mobilitat en relació als aspectes analitzats anteriorment.

FIGURA 9. Esquema del contingut del capítol “El finançament de la gestió de la mobilitat”



4.0 Posicionament del Pacte davant el finançament del gestor/a

Davant la complexitat per part d'aquest estudi d'arribar a compromisos i acords fermes sobre el tema de finançament, el que es fa és un recull de base, on es posen sobre la taula els factors necessaris per tal d'arribar a acords en aquesta matèria. L'abast del Pacte Industrial queda desbordat per la complexitat que suposa plantejar aquesta mesura, i per tant es limita a fer una aproximació sobre la problemàtica, per tal que els ens implicats prenguin les mesures pertinents.

4.1 Consideracions inicials

El finançament del transport públic col·lectiu i de la gestió sostenible de la mobilitat és un tema clau per al desenvolupament de les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya i més concretament de la gestió de la mobilitat de qualsevol àrea d'activitat econòmica. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat preveu que s'aprovi una llei de finançament sobre transport públic que permetrà millorar-ne el marc actual i disposar de més recursos per finançar el transport públic col·lectiu i la gestió de la mobilitat a través d'un marc fiscal més favorable.

D'altra banda (tal i com s'ha esmentat a l'apartat 2.4.5), cal diferenciar entre el finançament de les tasques d'organització de la gestió de la mobilitat, del tècnic o equip de tècnics (gestor/a de la mobilitat) que la porten a terme; i el finançament de les mesures que es poden aprovar com a resultat de les funcions i tasques d'aquesta gestió. Aquesta diferenciació és important ja que són aspectes que s'hauran d'enfocar de manera diferent.

Amb tot això, l'objectiu d'aquest capítol és fer una proposta sobre quins han de ser els agents responsables de les despeses generades en la gestió de la mobilitat i no dels aspectes que haurien de constituir un nou marc normatiu que afavoreixi la mobilitat i especialment la que fa referència als treballadors.

4.2 Proposta del Pacte Industrial sobre el finançament de la gestió de la mobilitat

Tal i com s'ha anat comentant en aquest estudi, l'existència d'un model fonamentalment basat en el vehicle privat per accedir o moure's a l'interior d'un polígon industrial o àrea d'activitat econòmica, té diversos efectes negatius. També s'ha mencionat que una de les principals causes que han propiciat aquesta situació, és la manca de planificació ordenada dels espais productius per part de les administracions, la qual cosa ha tendit a afavorir els criteris de localització que els empresaris han considerat claus per a la competitivitat empresarial, és a dir, sòl barat i proximitat a la xarxa viària bàsica. Aquests dos criteris són els principals elements que han contribuït a la desconnexió de les trames urbanes de les zones d'activitat i en conseqüència a un ús intensiu del vehicle privat.

Aquesta situació considerada inicialment com a econòmicament avantatjosa, com s'ha vist, ha comportat la creació d'un model desequilibrat. Aquest model, d'una banda, genera una pèrdua de competitivitat del sistema productiu, tendeix a excloure persones sense accés al vehicle privat, provoca una creixent sinistralitat viària, així com també impactes ambientals diversos i, en general, tendeix a incrementar la despesa social o el que s'anomenen costos externs del transport. El resultat és la generació d'uns impactes que tenen efectes negatius a nivell global o social i també, a menor escala, és a dir, als empresaris i treballadors de cadascun dels polígons d'activitat econòmica amb problemes d'accessibilitat.

Des d'aquesta perspectiva, tal i com s'ha avançat a l'apartat 2.4.5 *Cofinançament*, la implicació de les diferents parts en el procés de la gestió de la mobilitat a banda de fer-se mitjançant mecanismes de concertació a través de Consells de la Mobilitat i/o aquelles estructures estables de representació del polígon o àrea d'activitat, es considera que ha de fer-se també mitjançant **mecanismes de finançament entre les diferents administracions amb responsabilitats i les empreses instal·lades al polígon o àrea d'activitat, tot de forma consensuada, amb prèvia negociació, de manera que també es poguessin reorientar cap a la mobilitat part dels recursos destinats a les partides d'ajuts a transport mitjançant conveni d'empresa. El cofinançament és necessari doncs, per a poder compartir les responsabilitats que tenen tant els agents públics com els privats.** Les aportacions econòmiques que realitzin administracions i empresaris tindran en conseqüència un retorn en forma de beneficis econòmics, socials i ambientals, tant per al conjunt de la societat com per als empresaris i els treballadors d'una àrea d'activitat econòmica.

És important esmentar que el repartiment de les càrregues de finançament quedi assegurat en els primers estadis del procés, és a dir, en tot allò que fa referència als costos lligats a la gestió de la mobilitat. Garantir el funcionament permanent de les estructures de la gestió de la mobilitat (el pla, el gestor/a de la mobilitat, la difusió i màrqueting, el consell de la mobilitat, etc.) és per tant, el primer pilar per poder establir posteriors posicions de consens en les fases en les que cal implantar les mesures de millora de l'accessibilitat.

En últim lloc, també caldria considerar la possibilitat que la gestió de la mobilitat es realitzés dins del marc de la gestió integral del polígon, com una manera de reduir els costos de gestió del polígon.

4.2.1 El finançament del gestor/a de la mobilitat

La disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat indica el següent:

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

Tanmateix, per tal de promoure la creació de la figura del gestor/a de la mobilitat i contribuir a la consolidació del desenvolupament de la seva funció, els costos d'aquesta figura podrien ser finançats, en part, en la fase inicial, per les diferents administracions amb responsabilitats en aquesta àrea.

Tal i com s'ha dit a l'apartat 3.3.4, la figura s'ha de crear en aquells espais on s'hagi determinat la necessitat d'elaborar un Pla de Mobilitat Específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica (PME) i per tant, es tracti d'un espai generador de mobilitat amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquin en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes. Tanmateix, es va proposar que un gestor/a de la mobilitat també podria ser necessari en territoris més amplis (una comarca o un o més municipis) coordinant la gestió de la mobilitat de diferents polígons d'activitat econòmica més petits, però que també presentessin problemes d'accessibilitat. En aquest cas també es proposa el mateix sistema de finançament abans esmentat.

- En el cas que al polígon existeixi una estructura estable de gestió integral (un equip de gerència derivat de la constitució d'un consorci, una societat, una associació, una junta, etc.) la gestió de la mobilitat serà una més de les tasques d'aquesta estructura. El finançament per part del sector privat, que es realitzi de forma negociada i consensuada, del gestor/a de la mobilitat dependrà de la fórmula general utilitzada pactada per al finançament de la gestió del polígon, de manera que part de l'aportació econòmica de les empreses també es destini per a la millora de la mobilitat, i que una part pugui ser recuperada per la compensació dels ajuts i plusos que es donen per al transport. Cal tenir present que aquest aspecte només serà possible en alguns casos i caldrà reformar els estatuts d'aquest ens.
- En el cas que aquesta estructura de gestió no existeixi (és el cas de molts polígons mitjans i petits com es deia anteriorment) es proposa la seva creació per garantir l'estabilitat de la gestió, sempre i quan tingui una entitat suficient i /o puguin agrupar la seva actuació en diferents polígons, sempre que hi hagi una negociació i acord en el seu desenvolupament. Es considera que cal reagrupar els polígons mitjans i petits per millorar la seva gestió. En aquest cas, el percentatge d'aportació del sector privat serà el que fixin les parts i a mode d'exemple es podrien considerar diverses variables: superfície, per mobilitat generada, per volum de negoci, etc. Considerem que el criteri més adequat seria la mobilitat generada per l'empresa en qüestió, tenint en compte tant la de treballadors com la de visitants i mercaderies.

4.2.2 El finançament d'altres costos generats

Elaboració dels plans de mobilitat

a) Plans de Mobilitat Específics (PME)

Tot i que en aquest estudi es proposa que la gestió es delegui en els municipis o en les pròpies estructures gestores dels polígons d'activitat econòmica (quan existeixen), cal assenyalar que atès el que indica la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, la responsabilitat del finançament dels Plans de Mobilitat Específics per als polígons industrials i les zones d'activitat econòmica recau totalment en l'administració de la Generalitat de Catalunya.

b) Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE)

El finançament ha d'anar a càrrec d'aquelles entitats públiques o privades que hagin d'elaborar els plans de desplaçaments d'empresa. Per tal de promoure i incentivar la realització del plans, la Generalitat de Catalunya pot oferir la possibilitat d'acollir-se a subvencions competitives i atorgar finançament en la mesura que proposin accions que contribueixin a assolir l'objectiu de disposar de polígons ambientalment sostenibles, socialment justos i econòmicament competius.

Per facilitar l'elaboració d'aquests plans el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'ATM han editat la *Guia metodològica per a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa*.

Costos lligats al finançament de les mesures de millora de la mobilitat

S'ha de distingir entre:

- Les mesures d'interès general (infraestructures o serveis que afectin un territori més ampli): en aquest cas és l'administració competent la que ha d'assumir els costos d'implantació d'infraestructures o serveis. En el cas de mesures de caire supramunicipal hauria de ser l'administració titular o competent qui en financés el cost. En el cas de mesures locals (viaris interns, etc.) és l'ajuntament l'entitat responsable del finançament, tot i que la Generalitat de Catalunya podria ajudar a finançar-ne el cost.
- Les mesures que són més pròpies del polígon (línies d'autobús, camins per a vianants i bicicletes, guies, etc.). Segons la legislació vigent els serveis de transport urbà, com és el cas d'alguns dels serveis de transport als polígons industrials, són competència dels ajuntaments. Quan els serveis de transport per accedir a un polígon comportin que el recorregut del servei s'ha de realitzar a través de diversos municipis seria òptim establir acords entre els municipis implicats, l'ATM i la Generalitat de Catalunya. En el cas de serveis urbans o interurbans creats específicament per a minimitzar dèficits d'accessibilitat en un polígon concret es considera imprescindible la implicació de les empreses del polígon i l'ajuntament, a banda de l'administració titular del mateix.

Per altra banda, cal recordar que segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada els promotors de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular hauran de finançar el cost del perllongament de les xarxes de transport des d'on estiguin urbanitzades fins a la nova implantació; o d'aquells serveis de transport que siguin necessaris.

4.2.3 Anàlisi dels costos i dels beneficis de la gestió de la mobilitat

Com s'ha comentat, en els processos de gestió de la mobilitat es generen dos tipus de costos. Els primers fan referència al conjunt de despeses derivades de l'organització del procés, és a dir, els recursos humans i materials, la redacció dels plans de mobilitat, etc. Els segons fan referència a les despeses derivades de la implementació de les mesures del pla en el marc dels acords presos entre tots els agents implicats.

A partir de l'experiència de què es disposa sobre la gestió de la mobilitat a diferents polígons i àrees d'activitat econòmica, lògicament el cost de les mesures acostuma a ser la despesa més elevada de tot el procés, respecte dels costos associats a la creació de la figura del gestor/a de la mobilitat i a la redacció del Pla de Mobilitat. En concret, les mesures d'interès general són les que tenen un impacte econòmic més important (com per exemple el perllongament d'una línia de tramvia, la construcció de nous accessos viaris, etc.) ja que a més de millorar la mobilitat del polígon d'activitat econòmica també tenen un impacte en el funcionament del sistema de mobilitat d'un determinat territori. Aquestes mesures habitualment acostumen a formar part d'altres instruments de planificació del transport i de la mobilitat i per tant, la cobertura financera sol ser pública i estar programada. També s'ha de considerar que en el conjunt de mesures n'hi ha algunes que no es relacionen amb la millora o la introducció de nova infraestructura o nous serveis (creació d'imatge de marca i un lloc web, tríptics informatius, promoció dels viatges compartits i en bicicleta, etc.) i que solen ser les més econòmiques del procés.

El cost anual del gestor/a de la mobilitat, en general, suposa un valor poc rellevant respecte els dos altres tipus de costos tal i com es desprèn en el conjunt dels PME que s'han elaborat fins a l'actualitat.

En general en qualsevol procés de planificació en el que s'hi dediquen importants recursos econòmics, és cada vegada més important conèixer quin és l'impacte real o retorn que es té de la inversió econòmica. Per a les administracions aquest retorn a més d'econòmic té a veure amb les millores que suposa per a la col·lectivitat i ha de traduir-se en millores socials i ambientals. A nivell empresarial, aquesta inversió s'ha de traduir principalment en un còmput d'estalvis en els recursos financers de l'empresa. Per als treballadors també ha de suposar una reducció de la despesa econòmica destinada als desplaçaments, així com una millora en la qualitat d'aquests.

Tot seguit, s'analitza aquest retorn, específicament per a les parts amb responsabilitats financeres, és a dir, per a l'administració (col·lectivitat) i per a les empreses. Addicionalment es relacionen els beneficis per als treballadors.

Beneficis per a la col·lectivitat

Tot i que els PME de centres generadors de mobilitat o zones d'activitat econòmica no requereixen l'elaboració d'una avaluació ambiental estratègica (d'acord amb la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient) l'ATM de la RMB, ha vist necessària l'elaboració d'una avaluació ambiental i social de les mesures i propostes que s'inclouen en el programa d'actuacions dels PME. L'objectiu no és un altre que conèixer quina és la situació de partida i preveure, en l'horitzó temporal del pla, quins beneficis socials, ambientals i econòmics en poden resultar de l'aplicació de les mesures previstes. En conseqüència, l'ATM pot fer el seguiment de les millores del Pla, així com també una comparativa entre els diferents PME de la RMB.

La metodologia d'avaluació dels impactes i dels beneficis s'ha basat en la utilitzada per l'ATM en l'elaboració d'aquest tipus de plans i programes, i que també es va aplicar en el PDM de la RMB. Concretament, la metodologia de càlcul, comuna per als diferents PME, permet obtenir els resultats previstos respecte d'emissions de contaminants (NO_x, CO₂ i partícules), costos, consum energètic i els costos derivats de l'accidentalitat.

TAULA 3. Exemple dels beneficis previstos en el Pla de Mobilitat del Campus de Bellaterra de la UAB

	Variació respecte l'escenari tendencial	
	Escenari objectiu 1	Escenari Objectiu 2
NO _x	-6,7 %	-13,4 %
CO ₂	-8,8 %	-17,5 %
Partícules	-7,7 %	-15,4 %
Costos percebuts	-10,0 %	-20,0 %
Cost total	-10,0 %	-20,1 %
Consum energètic	-8,6 %	-17,2 %
Accidentalitat	-9,8 %	-19,7 %

Font: (ATM i UAB, 2008)

En referència als PDE, tal i com s'ha comentat abans, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'ATM han publicat la *Guia metodològica per a l'elaboració dels PDE*. Es tracta d'una guia que ve acompanyada d'una eina de càlcul per al còmput de les millores previstes considerant també els vectors: emissions de CO₂, NO_x, partícules, costos, consum energètic i accidentalitat.

Beneficis per a les empreses

En general, hi ha una optimització dels recursos econòmics de l'empresa, derivada d'elements com:

- La reducció de les hores de treball perdudes a causa de la congestió dels desplaçaments *in itinere* o *in labore*.
- La reducció de les hores de treball perdudes en accidents *in itinere* o *in labore*.
- La reducció dels costos del transport de mercaderies a causa de menor congestió i accidents.
- La reducció dels costos de manteniment de la superfície destinada a l'aparcament.
- L'ús eficient del transport i dels vehicles d'empresa (increment de l'ocupació dels cotxes d'empresa o del transport d'empresa amb autocar).
- La reducció de les baixes laborals a causa de les malalties respiratòries.
- L'increment i optimització del mercat laboral de les empreses.
- La millora dels processos de certificació de la qualitat ambiental de les empreses.
- La contribució a la millora de la qualitat integral del polígon en el ben entès que permet ser un factor d'atracció per a la localització de noves empreses.
- Etc.

Beneficis per als treballadors

En general els principals beneficis per als treballadors són els següents:

- La reducció de la despesa econòmica destinada al desplaçament laboral (els desplaçaments en cotxe solen ser més cars).
- La millora de la conciliació entre la vida laboral i personal.
- La reducció de l'estrès i de problemes auditius, respiratoris i coronaris causats per la congestió i contaminació acústica.
- L'afavoriment de l'accessibilitat territorial de persones amb rendes més baixes: immigrants, estudiants en pràctiques, dones, etc.
- L'increment de les possibilitats de desenvolupament social i personal.
- La reducció de l'accidentalitat i la mortalitat tenint en compte que aquests factors afecten sobretot a determinades edats i a certs modes de transport.
- La millora de la seguretat dels desplaçaments interns no motoritzats.
- L'increment de la qualitat de vida.

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

TAULA 4. Relació de polígons industrials de la RMB amb previsió d'elaborar un Pla de Mobilitat Específic segons el PDM elaborat per l'ATM

Polígon industrial	Municipi	Superfície
INDUS. LLEVANT(CANYADÓ/MANRESÀ/RIBÓ)	BADALONA	0,398
MONTIGALÀ	BADALONA	0,058
ZONA FRANCA	BARCELONA	5,076
CAMÍ RAL	CASTELLDEFELS	0,413
AMPLIACIÓ PARC TECNOLÒGIC	CERDANYOLA DEL VALLÈS	1,568
LA BÒBILA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,053
P.P. LA CLOTA	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,208
PARC TECNOLÒGIC	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,354
Z. IND. SERRAGALLINERS	CERDANYOLA DEL VALLÈS	0,065
ALMEDA	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,962
EST	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,215
FAMADES	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,160
SOLANES-CITYPARC	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	0,093
CA L'ALAIÓ	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,171
CIUTAT AEROPORTUÀRIA	EL PRAT DE LLOBREGAT	4,434
ENKALENE	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,254
FONDO D'EN PEIXO	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,128
MANSO MATEU	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,354
MAS BLAU I	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,303
MAS BLAU II	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,639
PARC TECNOLÒGIC DE L'AEROPORT	EL PRAT DE LLOBREGAT	2,281
ZONA INDUSTRIAL LA SEDA	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,302
ZONA RIBERA BAIXA	EL PRAT DE LLOBREGAT	0,044
CAMÍ RAL	GAVÀ	0,301
LA POST	GAVÀ	0,418
LA ROCA	GAVÀ	0,050
POL. IND. MASSOTES	GAVÀ	0,367
SECTOR CAN REGÀS	GAVÀ	0,139
BAZAC	GRANOLLERS	0,090
CAN GORDI - CAN CATALÀ	GRANOLLERS	0,241
COLL DE LA MANYA	GRANOLLERS	0,164
COLL DE LA MANYA - BOSC DE CAN FERRAN	GRANOLLERS	0,516
EL CONGOST	GRANOLLERS	1,142
EL PALOU	GRANOLLERS	0,473
ZONA IND. CIRCUIT	GRANOLLERS	0,100
SECTOR 7 - GUALBA DE BAIX	GUALBA	0,344
ELS FONDOS DE L'ESTACIÓ	LA GRANADA	0,237
CARRETERA DEL MIG	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	1,048
ELS XOPS - BATZACS	LLIÇÀ DE VALL	0,530
PAU 4	LLIÇÀ DE VALL	0,134
BALANSÓ I BOTÉ	MATARÓ	0,233
HORTES DEL CAMÍ RAL	MATARÓ	0,262
PLA D'EN BOET I	MATARÓ	0,174
PLA D'EN BOET II	MATARÓ	0,367

Polígon industrial	Municipi	Superfície
SECTOR I NORD-CONGOST	MONTORNÉS DEL VALLÈS	0,574
CTRA. DE BARCELONA	OLÈRDOLA	0,689
CAN HUMET	POLINYÀ	0,791
INDUSTRIAL EST- 16B	POLINYÀ	0,104
NORD-EST	POLINYÀ	0,300
SUD-EST	POLINYÀ	0,600
CAN FEU	SABADELL	0,304
ABAT OLIVA	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,055
ALCAMPO	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,309
BULLIDOR - FONOLLAR SUD	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,417
CAN CALDERON	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,320
FONOLLAR NORD	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,221
PROLOGIS PARK	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,396
SALAS	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,289
SALINES	SANT BOI DE LLOBREGAT	0,502
ALKOR-DRAKA IBÈRICA S.A. (SOLVAY)	SANT CELONI	0,188
CAN BATLLORI	SANT CELONI	0,046
CRAY VALLEY (RESISA)	SANT CELONI	0,015
INACSA	SANT CELONI	0,077
INACSA - LA BATLLORIA	SANT CELONI	0,042
IND. NORD-EST	SANT CELONI	0,330
INDUSTRIAL CEMENTIRI	SANT CELONI	0,109
LES FERRERIES	SANT CELONI	0,039
PLANA DE LA BATLLÒRIA	SANT CELONI	0,049
RIERA CAN PLANES	SANT CELONI	0,031
SECTOR BENZINERA	SANT CELONI	0,023
SERRA VALET	SANT CELONI	0,100
HOECHST	SANT FELIU DE LLOBREGAT	0,051
LES GRASES	SANT FELIU DE LLOBREGAT	0,065
ZONA INDUSTRIAL SUD-OEST	SANT JUST DESVERN	0482
VILANOVETA I	SANT PERE DE RIBES	0,188
MAS DURAN	SANT QUIRZE DEL VALLÈS	0,268
CAN VINYALETS	SANTA PERPÈTUA DE MOGODA	0,222
CAN VINYALS	SANTA PERPÈTUA DE MOGODA	0,431
INDUSTRIAL CAN OLLER	SANTA PERPÈTUA DE MOGODA	0,321
CAMÍ DE MAS D'EN CISÀ	SENTMENAT	0,078
CAN CLAPERS	SENTMENAT	0,597
CAN PALET	TERRASSA	0,204
CTRA. MONTCADA - CAMÍ CAN FARCAN	TERRASSA	0,149
ELS BELLOTS	TERRASSA	0,206
ELS BELLOTS II	TERRASSA	0,848
INDUSTRIAL EST	TERRASSA	0,231
PALAU NORD - CAN GUITARD	TERRASSA	0,769
POL. INDUSTRIAL MONTSERRAT	TERRASSA	0,140
SEGLE XX	TERRASSA	0,293
STA. MARGARIDA I	TERRASSA	0,632
STA. MARGARIDA II	TERRASSA	0,458
INDUSTRIAL DEL MOLINOT	VALLGORGUINA	0,152
CAN CALDERON	VILADECANS	0,178
PARC D'ACTIVITATS	VILADECANS	0,334
SECTOR CENTRE (PC ORDENACIÓ S.CENTRE)	VILADECANS	0,719
VAIM - CA N'ALEMANY	VILADECANS	0,560
CAN CALDERON	VILADECANS	0,178
PARC D'ACTIVITATS	VILADECANS	0,334
SECTOR CENTRE (PC ORDENACIÓ S.CENTRE)	VILADECANS	0,719
VAIM - CA N'ALEMANY	VILADECANS	0,560
CIRERERS	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,146

Polígon industrial	Municipi	Superfície
PAU 10 F	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,020
PAU 19 F	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,070
PORROIG IND	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,086
TICSA	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,026
URBÀ	VILAFRANCA DEL PENEDÈS	0,014
LA BÒBILA	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,046
ROQUETES SUBSECTOR V	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,101
ROQUETES SUBSECTORS I, II, III, IV	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,394
SÍNIA DE LES VAQUES	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,063
TORRENT DE SANTA MAGDALENA	VILANOVA I LA GELTRÚ	0,414

Font: ATM

Els polígons relacionats configuraran 50 Espais de Desenvolupament Econòmic

TAULA 5. Relació d'hospitals i universitats amb previsió d'elaborar un Pla de Mobilitat Específic segons el PDM elaborat per l'ATM

Hospitals	Universitats
Hospital General de Granollers	Campus Nord. Barcelona
Parc Taulí. Sabadell	UAB. Bellaterra
Hospital Mútua de Terrassa	Sant Cugat
Germans Trias i Pujol. Badalona	Mataró
	Sabadell
	Sant Feliu de Llobregat
	Vilanova i la Geltrú
	L'Hospitalet de Llobregat
	Terrassa

Font: ATM

Relació de sigles

ATM: Autoritat del Transport Metropolità

CENIT: Centre d'Innovació del Transport

CEPE: Coordinadora Española de Polígonos Empresariales

EEES: Espai Europeu d'Educació Superior

ETSECCPB: Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona

IAE: Impost d'activitats econòmiques

ICQP: Institut Català de Qualificacions Professionals

IERMB: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

PDE: Pla de desplaçaments d'empresa

PDM de la RMB: Pla director de la mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

PIMEC: Petita i Mitjana Empresa de Catalunya

PME: Pla de mobilitat específic de polígons industrials i zones d'activitat econòmica

PMU: Pla de mobilitat urbana

RMB: Regió Metropolitana de Barcelona

SOC: Servei d'Ocupació de Catalunya



www.pacteind.cat

ISBN 978-84-7091-428-7



9 788470 914287