

# La mobilitat sostenible en l'accés als centres de treball: evitar les cues per arribar a la feina

**F**a un dia gris. Plou. Arribar fins a Sant Cugat del Vallès des de Barcelona m'ha costat. He fet cua a la Meridiana per sortir de la ciutat; he fet cua a l'autopista C-58 en direcció a Terrassa; he fet cua en arribar al poble i també a l'accés al polígon industrial de Can Sant Joan. Suposo que avui no era el millor dia per agafar el cotxe. En total, he trigat una hora i mitja des que he sortit de casa. Temps suficient per cansar-me d'escoltar la ràdio, per gastar benzina a orri i per acabar parlant tot sol, o més aviat hauria de dir que he acabat renegant tot sol. I per què tants esforços? Per agafar un constipat sota la pèrgola d'una parada d'autobús, en un dia sense colors, enmig del polígon industrial de Can Sant Joan, perdut entre Sant Cugat del Vallès i Rubí.

No m'he hagut d'esperar ni cinc minuts quan ha arribat l'autobús de dos-quarts de nou carregat de treballadors. La majoria han fet com que no em veien. A en Manel, l'he enxampat quan baixava les escales. Plega el diari que ha llegit durant la mitja hora que ha durat el trajecte cap a la feina, es corda l'abric i em diu que té pressa. Jo no entinc, però l'entenc, de manera que li proposo acompanyar-lo fins a la porta de l'empresa d'electrònica en què treballa.

—I per a què dius que serviran tantes preguntes?

—Faig un reportatge sobre el transport públic als polígons industrials. Sap que la línia d'autobús en què ha vingut l'han ampliat, oi?

—Que si ho sé? I tant! des de la primavera que l'agafo.

En els cent metres escassos que hi ha entre la parada d'autobús i l'empresa, en Manel em posa al dia. Ell és un dels

En alguns dels polígons industrials de Catalunya comença a donar fruits la política de la Generalitat per gestionar la mobilitat obligada. “Poder accedir a la feina en un transport públic de qualitat et canvia la vida. T'oblides del cotxe, guanyes temps i evites empantanegar-te en una cua interminable cada dos per tres”, diu un treballador.



1.400 treballadors de Can Sant Joan que han optat per deixar el cotxe i passar-se al transport públic. "Abans venia amb cotxe. Posava la ràdio i em feia a la idea que hauria de passar més d'una hora per anar a la feina i després, per tornar-ne." Aquest ritual va esdevenir quotidià per a en Manel, com ho és, encara, per a molts treballadors de Can Sant Joan. "Abans que possessin més autobusos no m'anava bé, passaven cada 10 minuts i anaven molt plens". En Manel fa referència a la línia que uneix l'estació del baixador de Sant Joan, dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), i el polígon industrial. La iniciativa arrenca l'any 1998, quan FGC va donar resposta a les demandes dels treballadors de Can Sant Joan amb un autobús entre l'estació i el centre empresarial. Des del mes d'abril d'enguany s'ha ampliat el servei amb un nou vehicle, reforç que ha incrementat la freqüència de pas dels autobusos



cada 6 minuts. "Ara passen cada dos per tres", afirma en Manel. "El servei ha millorat i fins i tot pots seure i llegir el diari." L'ampliació funciona i cada vegada més persones prefereixen arribar amb tren fins a Sant Cugat i agafar l'autobús per arribar fins a la porta de l'empresa on treballen. D'ençà de 1998, s'ha passat dels prop de

150.000 usuaris a més de 406.000, l'any passat.

Segons en Manel, "mentre no hi ha alternatives, t'acostumes a agafar el cotxe. T'oblides del transport públic perquè no hi ha manera d'arribar a la feina si no és amb cotxe." Aquest problema no és nou, però s'hi ha començat a dedicar esforços recentment. Els polígons industrials busquen una situació estratègica, a tocar d'infraestructures principals com ara autopistes o línies ferroviàries, per animar les empreses a instal·lar-s'hi. Es facilita la logística i el transport de mercaderies, però sovint s'obliden les necessitats dels treballadors. Calen, a més a més, extensions importants de terreny que situen els polígons fora dels nuclis urbans. Aquests avantatges per a les empreses es converteixen en desavantatges per als treballadors. O bé s'ha d'agafar el vehicle per accedir al polígon, o bé les empreses queden massa allunyades de les estacions de ferrocarrils i d'autobusos més pròximes. Sigui com sigui, els empleats es veuen obligats a agafar el cotxe per desplaçar-se al lloc de feina. És el que s'anomena mobilitat obligada.

A fi d'evitar-la, la Generalitat de Catalunya ha posat en marxa una sèrie d'iniciatives amb l'objectiu de fomentar l'ús d'un transport sostenible. Principalment, es tracta d'incentivar l'ús de l'autobús; encara que també es té en compte el transport ferroviari i el *car pooling* o cotxe compartit entre treballadors. Però per estimular aquest transport sostenible calen autobusos i línies que els facin arribar fins als centres de treball, horaris coordinats amb els horaris de feina, o borses on trobar gent per compartir vehicle.





La llei de la mobilitat aborda específicament la qüestió de l'accessibilitat als polígons industrials. Es pretén estimular la demanda de transport als polígons i fomentar l'ús de mitjans de transport sostenibles. Passar d'una mobilitat obligada a una mobilitat sostenible. Per aconseguir-ho, el primer pas és elaborar un pla de mobilitat, entrar en el detall. A més, la llei preveu crear la figura dels gestors de mobilitat, que, des de cada polígon industrial, hauran d'optimitzar els recursos que hi destinen empreses, treballadors i administracions. També hauran de detectar els problemes concrets a cada lloc i coordinar els esforços per a facilitar el canvi d'un model a l'altre.

“En un primer moment, no vaig fer cas de la nova línia d'autobús, fins que un company em va explicar que ell l'agafava cada dia i s'estalviava el cotxe”. Per a en Manel, com per a molts dels 2.000 treballadors de Can Sant Joan, els avantatges de la nova línia d'autobús han acabat provocant que el cotxe quedés aturat davant de casa. “Arribes a la feina i en tornes en menys temps, pots llegir el diari o xerrar amb els companys i, sobretot, a final de mes, no

fa falta que facis comptes per saber quants euros t'has gastat en benzina.” El trajecte, els horaris, tot està pensat per fer atractiva l'oferta i perquè als treballadors els surti a compte. “Cal trencar amb la inèrcia que fa que agafem el cotxe cada matí sense pensar si hi ha alternatives que funcionen de veritat”, comenten des del departament de Política Territorial i Obres Públiques. I és que no és fàcil trencar amb els tòpics sobre el transport públic. Es lluita contra la rutina diària, contra la falsa comoditat que representa el vehicle privat.

Un altre exemple és la nova línia d'autobús entre Terrassa, Viladecavalls i el polígon d'aquesta població. És el resultat d'un acord entre la Generalitat i l'Ajuntament de Viladecavalls i és un exemple paradigmàtic de l'interès de la Generalitat de Catalunya per lluitar contra la mobilitat obligada i incentivar l'ús de mitjans de transport sostenible. S'ha creat una nova línia d'autobús que parteix de Terrassa, on enllaça amb el transport públic de la ciutat i amb la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat. L'autobús uneix la capital del Vallès Occidental amb Viladecavalls i traves-

sa aquesta població convertint-se en un autobús urbà. El trajecte finalitza als polígons de Viladecavalls i Can Mitjans, on s'aprofita l'estació de rodalia RENFE ja existent. S'incentiva la intermodalitat, és a dir, combinar diferents mitjans de transport per poder anar de la porta de casa a la de l'empresa.

Des del Govern asseguren que si els horaris quadren i el servei és eficient, de seguida començarà a interessar als tre-



## PRINCIPALS ACTUACIONS PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT I L'ACCESSIBILITAT A POLÍGONS INDUSTRIALS

La Generalitat de Catalunya ha començat a aplicar els diferents plans de mobilitat i accessibilitat als polígons industrials i centres de treball d'arreu del país. A continuació us oferim un llista de les principals actuacions.

POBLACIÓ I COMARCA	POLÍGON	ACTUACIÓ
Girona i rodalies (Selva i Gironès)	Polígons de Riudellots de la Selva i Campllong	Nova línia d'autobusos des del gener de 2005.
Castellgalí (Bages)	Polígons del Pla de Camí i la Fàbrica de Castellgalí	Nova línia d'autobús des del maig de 2005.
Figueres (Alt Empordà)	Polígons de Pont dels Prínceps i Empordà Internacional	Nova línia d'autobusos des del gener de 2005.
Vic i rodalia (Osona)	Polígons de Mas Bauló i Parc d'Activitats	Adaptació d'una línia d'autobús a partir del maig de 2005.
Manresa (Bages)	Polígon Bufalvent	Adaptació d'una línia d'autobús a partir del maig de 2005.
Sant Cugat del Vallès (Vallès Occ.)	Polígon de Can Sant Joan	Ampliació de vehicles bus llançadora des de l'estació de FGC des del febrer de 2005.
Sant Jaume de Llierca (Garrotxa)	Polígon de Politger	Prolongació del bus transversal Garrotxa (febrer 2005) i Pla de Mobilitat en estudi amb el Consell Comarcal.
Montornès, Montmeló i Parets del Vallès (Vallès Oriental)	Polígons de Montornès nord, el Pedregar, Llevant, Circuit, Can Volart i Zeta	Tres noves línies d'autobús des del juny de 2005 i execució del Pla de Mobilitat
Rubí (Vallès Occidental)	Polígons de Rubí Sud, Can Jardí, Ca n'Alzamora i Cova Solera	Dues noves línies d'autobús des del juny de 2005 i Pla de Mobilitat en execució.

balladors. Cal potenciar noves línies de transport regular: autobusos, però també el metro i els ferrocarrils, tant de la Generalitat com de RENFE. A més d'adaptar els horaris de les línies als horaris de treball, es reconvertiran els autobusos d'empresa en autobusos de polígon. Es promourà el cotxe compartit i es crearan itineraris per a bicicleta i per a vianants per als polígons que es troben a prop d'una estació ferroviària. Tot plegat, amb la col·laboració dels

ajuntaments i del món empresarial, molt interessat a optimitzar els recursos dedicats al transport. I sempre a partir de l'equació: transport públic que funciona = més treballadors que l'utilitzen.

Però el cas on la llei de la mobilitat ha desplegat tot el seu potencial és al marge esquerre del riu Llobregat, a la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona, la ZAL. De cap a cap de les 66 hectàrees que ocupa, la Zona Franca de Barcelona concentra 250 empreses. Són un total de 43.000 treballadors que cada dia s'han d'espavilar per arribar a la feina i tornar-ne quan s'acaba la jornada. Per fomentar-hi el transport sostenible, s'ha endegat un pla de mobilitat que estudia les normes de comportament dels treballadors, els problemes i les oportunitats que comporta la ZAL. També s'ha impulsat la creació d'un Consell de Mobilitat, format per tots els agents de la zona industrial, i s'ha nomenat un gestor de mobilitat, que coordinarà les administracions, els treballadors i les empreses.

**El cotxe, per als caps de setmana.** Ja som a la porta de l'edifici on treballa en Manel. A dos quarts i cinc

de nou el tràfec de treballadors hi és constant. A mesura que entren a l'empresa ens miren amb curiositat. Hi ha algú que fa broma. En Manel no calla. M'explica que, ara que ha oblidat el cotxe davant de casa, està més tranquil, que ha guanyat qualitat de vida. Només l'agafa els caps de setmana, de tant en tant, quan marxa de cap de setmana amb la família o quan visita la seva sogra a Sabadell. Li dono les gràcies per la informació i el bon humor.

—De res home! ja ho saps, quan ho publicquis, me n'envies un exemplar, d'acord?

Assenteixo mentre en Manel entra a l'empresa. Jo me'n torno cap al cotxe i cap a la redacció, a veure si, amb una mica de sort, a aquesta hora no hi ha cua en entrar a Barcelona. Poso les claus al contacte, engego la ràdio i em canvia la cara. El trànsit. L'avinguda Meridiana col·lapsada. Retencions a la ronda de Dalt a causa d'un accident. Paciència, a la feina no m'hi esperen fins a l'hora de dinar.

*Dani Brugarolas*

