

OCUPACIÓ I MOBILITAT AL BAGES

PROSPECCIÓ I ANÀLISI DE VIABILITAT PER CREAR UN SISTEMA DE CAR-POOLING (COMPARTIR TRAJECTES EN COTXES PRIVATS) A LA COMARCA QUE PERMETI INCIDIR FAVORABLEMENT EN LES POSSIBILITATS D'OCUPACIÓ DELS COL·LECTIUS QUE TENEN MÉS DIFICULTATS DE MOBILITAT



Amb el suport de:



INDEX

1.	ANTECEDENTS	3
2.	OCUPACIÓ I MOBILITAT: PROBLEMÀTICA GENERAL.....	4
3.	LA PROBLEMÀTICA DE LA MOBILITAT EN RELACIÓ A L'OCUPACIÓ AL BAGES.	6
3.1	Els polígons industrials del Bages	6
3.2	La mobilitat en la contractació de demandants d'ocupació.....	11
3.3	La mobilitat per motius de feina al Bages: l'autocontenció i l'autosuficiència. Any 2001.	13
3.4	Projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a la comarca del Bages.....	16
4.	ANÀLISI D'EXPERIÈNCIES DE MILLORA DE LA MOBILITAT.....	20
4.1	Experiències en l'entorn europeu	20
4.2	Experiències a Catalunya:	22
4.3	Experiències a la comarca del Bages.....	25
4.4	L'experiència de COMPARTIR.ORG.....	26
5.	CONCLUSIONS I PROPOSTES DE TREBALL	32
6.	FONTS CONSULTADES.....	37

1. ANTECEDENTS

L'estudi sobre els *Joves i ocupació* que es va dur a terme l'any 2003, en el marc de les actuacions del Pacte Territorial per a l'ocupació del Bages, va tenir per objectiu analitzar els factors que dificulten l'ocupabilitat dels joves a la comarca.

Malgrat les limitacions de l'estudi i de l'abast de la jornada que es va dur a terme per extreure'n conclusions, un factor que va destacar per sobre els altres va ser la mobilitat com a determinant de les oportunitats laborals. Es va detectar que el problema de la "dificultat de mobilitat" és un dels factors importants que incideix directament en el procés d'inserció laboral dels joves. Entre els joves menors de 18 anys i, per tant, sense accés a conduir un automòbil, hi havia una impossibilitat per acceptar feines de fora el propi municipi. Aquesta tendència també hi era en menor mesura a partir d'aquesta edat, malgrat que en aquest moment la disponibilitat de vehicle i poder-lo conduir delimitava clarament les possibilitats de tenir o no feina.

Aquest component en l'accés a la ocupació no és únic dels joves, però. Un cop analitzats altres col·lectius amb dificultats d'inserció s'ha detectat que aquest és un component determinant en dos col·lectius més de difícil inserció: les dones i els immigrants. Per motius diversos, en tots tres casos hi ha una clara dificultat de moure's en vehicle privat i, per tant, accedir a moltes feines que sense aquest mitjà de transport no s'hi pot accedir.

És per tot això que, a la convocatòria del Pacte Territorial del 2004, es va presentar una proposta d'actuació per fer una prospecció i anàlisi de viabilitat per crear un sistema de car-pooling a la comarca que permeti incidir favorablement en les possibilitats d'ocupació dels grups que tenen més dificultats de mobilitat, com són els joves, les dones i els immigrants.

Encarem la línia de treball en aquesta direcció, partint de les possibilitats que ofereix el treball interinstitucional i amb l'objectiu de millorar la inserció laboral i l'ocupabilitat dels col·lectius menys afavorits.

2. OCUPACIÓ I MOBILITAT: PROBLEMÀTICA GENERAL.

L'estudi *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent* de l'Àngel Cebollada i Frontera, professor de geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, constata que la dispersió de les activitats econòmiques en el territori, l'ampliació de les àrees urbanes i l'organització funcional dels sistemes urbans, influeixen en les dificultats d'inserció laboral i, de fet, impedeixen l'exercici del dret al treball.

Un dels principals canvis que s'ha produït en la societat post-industrial és el de la localització d'habitatges, indústries i serveis en el territori. Abans tot estava concentrat en nuclis de població relativament petits, ara estant dispersats en àrees molt més extenses i en zones amb finalitats concretes (zones de serveis, barris residencials, polígons industrials...). Com a dinamitzador d'aquest canvi, un dels principals protagonistes és, sens dubte, la major facilitat de mobilitat. De fet, aquesta nova manera de concebre les distàncies degut al creixement de les ciutats *reals* en la majoria dels casos s'ha basat en una intensificació de la utilització de l'automòbil, ja sigui privat o públic.

L'augment generalitzat dels nivells de renda, així com la major facilitat d'accés al vehicle privat, han comportat un augment desmesurat de l'ús d'aquest sistema de transport, amb els avantatges i inconvenients que comporta. Sense oblidar la millora en les possibilitats d'independència individual d'aquest, la generalització del seu ús ha comportat un grau de dependència molt alt per a usos que abans no era necessari, a part de la falsa sensació d'universalitat, excloent a les persones que no hi tenen accés o no en volen tenir. A més, la utilització en massa dels vehicles privats ha comportat una sèrie de conseqüències en forma d'externalitats negatives per a tota la població, com l'augment de contaminació ambiental (aire i soroll), pèrdua d'espais per a vianants en els centres urbans, etc.

El mitjà de transport privat és altament selectiu perquè no tothom hi té accés en la mateixa mesura. El cotxe és un instrument desigualment repartit entre la població. Hi ha desigualtats de gènere (les dones accedeixen menys al cotxe que els homes), d'edat (els joves presenten uns índexs de motorització menor que la mitjana), i de procedència sociolingüística (els immigrants extracomunitaris troben en la llengua una barrera que els dificulta l'accés al vehicle privat).

Laboralment, el requisit de tenir el permís de conduir i disposar de vehicle propi, s'ha anat convertint en una constant en tot tipus de feines (tant qualificades com poc qualificades). A més, l'evolució urbana de la majoria de nuclis de població i la demanda social d'allunyar algunes activitats industrials d'aquests ha comportat que aquestes s'hagin anat escampant en un entramat de polígons industrials al voltant de les ciutats. En la nostra realitat més propera, la poca previsió o la mala planificació d'aquesta expansió ha comportat que no hi hagués cap política de previsió de la mobilitat per als

seus treballadors i treballadores, no planificant tampoc gairebé cap transport públic. D'aquesta manera, llocs de treball que no necessitarien incorporar la necessitat de vehicle propi com a requisit, aquest es converteix de facto en imprescindible. Aquesta situació converteix en més vulnerables col·lectius que tenen una menor accessibilitat al vehicle privat, com ho són les dones, els joves i els immigrants. Aquesta situació ha estat àmpliament contrastada per diversos autors, en el cas de les dones destaquen els documents *Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli*, de la geògrafa Marta Román i *El acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo* de la sociòloga Constanza Tobío.

Relacionat amb aquests estudis, cal destacar dos fenòmens que actualment repercuteixen de manera especial a la nostra comarca com són la congestió de les principals artèries de trànsit per carretera i l'alta sinistralitat. Aquest augment del trànsit rodat provoca sovint que el cost que l'ús del cotxe comporta es vegi augmentat amb un major temps necessari per a realitzar els desplaçaments.

3. LA PROBLEMÀTICA DE LA MOBILITAT EN RELACIÓ A L'OCUPACIÓ AL BAGES.

La comarca del Bages, igual que el conjunt del territori català, pateix problemes de la mobilitat en relació a l'ocupació. Volem destacar quatre aspectes relacionats amb aquesta problemàtica: els desplaçaments als polígons industrials, la mobilitat en la contractació de demandants d'ocupació, l'índex d'autocontenció i l'índex d'autosuficiència i el projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a la comarca del Bages.

3.1 Els polígons industrials del Bages

El Bages és una comarca d'industrialització antiga on la localització de l'activitat industrial és molt variada, fins al punt que en major o menor grau es manté encara en actiu tant en alguns indrets històrics originals, a l'interior de les poblacions, en zones o terrenys que difícilment poden qualificar-se de sòl industrial i en polígons industrials pròpiament dits, de característiques i qualitat molt diferents. La tendència general de les darreres dècades ha comportat la ubicació de noves empreses i el trasllat de moltes indústries situades en zones urbanes cap als polígons industrials.

Des de l'any 2001, el Consell Comarcal del Bages recull en la pàgina web www.bages.org/poligons informació detallada dels polígons industrials de la comarca i de les empreses que hi estan ubicades. Partint d'aquesta base de dades hem fet una aproximació del nombre de llocs de treball que hi pot haver a cada polígon industrial. Això ens permet deduir el nombre de desplaçaments diaris que es generen.

Hem de tenir present que no hi ha establerta cap línia de transport públic per arribar als polígons. Tanmateix, algunes empreses situades al terme de Manresa i de Sant Joan de Vilatorrada, respectivament, tenen organitzat el transport en autobús dels seus treballadors. Possiblement en altres municipis del Bages també es dona aquesta situació. En la majoria de casos són empreses ubicades des de fa més de 30 o 40 anys, quan l'ús i la propietat del cotxe particular no era tan accessible a la majoria dels treballadors i els centres de treball allunyats dels nuclis urbans havien de facilitar el trasllat.

Polígons industrials del Bages 2004

MUNICIPI	POLÍGON	Nombre aproximat d'empreses	Nombre aproximat de treballadors
ARTÉS	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	8	99
	PI SANTA MARIA	24	653
	PI SANTA MARIA AMPLIACIÓ	17	125
AVINYÓ	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	5	222
	(P.I. MOLÍ DE BARNOLA)	1	30
	P.I. EL PUNSIC	5	18
	(P.I. LA MORERA-MAIOLA)	1	80
	P.I. EL TORRENT DEL SOLER	1	40
BALSARENY	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	15	42
	P.I. LA COROMINA	29	345
CABRIANES (SALLENT)	P.I. BERENGUER II	1	200
	P.I. SECTOR BERENGUER I	1	17
CALDERS	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	3	21
CALLÚS	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	7	28
	P.I. CAN CAVALLER		
	P.I. FÀBRICA NOVA	9	41
	P.I. ELS MANXONS	4	15
CARDONA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	6	150
	P.I. LA CORT	14	67
CASTELLBELL I EL VILAR	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	2	24
	(LES VIVES)	1	30
	P.I. BURÉS I	10	83
	P.I. BURÉS II	4	125
	P.I. EL BORRÀS	2	250
	P.I. LA BAUMA	5	40
CASTELLGALÍ	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	8	50
	P.I. LA CARRETERA	4	
	P.I. LA FÀBRICA, S/N	5	41
	P.I. BOADES, S/N	6	14
	P.I. ELS TORRENTS, S/N	2	160
	P.I. PLA DEL CAMÍ	6	478
	P.I. ELS CARBUROS	11	58
EL PONT DE VIOMARA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	4	69
	P.I. EL PONT	5	54
FONOLLOSA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	36	77
	Z.I. DE FONOLLOSA	2	56
GAIÀ	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	1	4
	Z.I. DE GAIÀ	2	5
L'ESTANY	Z.I. DE L'ESTANY	7	16
MANRESA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	177	6712
	P.I. PONT NOU	44	185
	P.I. BUFALVENT	225	2982
	P.I. ELS DOLORS	94	1657
	P.I. ELS COMTALS	3	100

MUNICIPI	POLÍGON	Nombre aproximat d'empreses	Nombre aproximat de treballadors
MARGANELL	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	2	6
MOIÀ	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	27	81
	P.I. DE MOIÀ	27	221
	P.I. SOT D'ALUÏES, S/N	3	25
	P.I. PLA ROMANÍ, S/N	8	233
MONISTROL DE MONTSERRAT	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	18	167
	P.I. EL MAS	8	263
	P.I. CAN PRAT / P.I. EL TORTUGUER	9	95
	ZONA MONESTIR DE MONTSERRAT	1	300
NAVARCLES	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	30	525
	P.I. PLA DEL CÓS	29	160
	C/ DIPUTACIÓ, 14-15	1	10
NAVÀS	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	8	85
	P.I. DE NAVÀS	41	671
SALLENT	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	39	289
	P.I. ILLA SUD	27	368
	P.I. BERENGUER I,	3	29
	P.I. COSTA GRAN-MAL PAS	2	41
	P.I. PLA DEL MAS	1	50
SANT FELIU SASSERA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	5	56
	CTRA. D'ORISTÀ	3	82
SANT FRUITÓS DE BAGES	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	18	1191
	P.I. LA SERRETA	2	35
	P.I. EL GRAU	2	40
	P.I. EL CEMENTIRI	4	114
	P.I. SANT ISIDRE I	21	848
	P.I. SANT ISIDRE II	4	86
	P.I. CASANOVA	6	183
	P.I. RIU D'OR	2	26
	P.I. PLA DE SANTA ANNA I	11	540
SANT JOAN DE VILATORRADA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	48	609
	P.I. PLA DELS VINYATS I	24	282
SANT MARTÍ DE TORRUELLA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	1	2
SANT MATEU DE BAGES	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	34	
	Z.I. DE VALLS DE TORROELLA	11	11
SANT SALVADOR DE GUARDIOLA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	2	33
	P.I. DE SALELLES	10	581

MUNICIPI	POLÍGON	Nombre aproximat d'empreses	Nombre aproximat de treballadors
SANT VICENÇ DE CASTELLET	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	42	117
	P.I. LES VIVES	2	64
	P.I. NORD	11	51
	P.I. CASACUBERTA	14	49
	Z.I. LA FARINERA	17	104
	P.I. CLOT DEL TUFAU, S/N	7	160
	Z.I. CAN SOLER	4	69
	P.I. PLA DE VIVES I	11	164
	P.I. PLA DEL RIU I	3	105
	P.I. ANTIGA FÀBRICA BALET	12	19
SANTA MARIA D'OLÓ	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	1	86
SANTPEDOR	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	29	400
	P.I. SANTA ANNA I	17	436
	P.I. SANTA ANNA II	10	807
	P.I. LES VERGES	33	198
	P.I. SANTA ANNA III	1	21
	P.I. RIU D'OR	6	130
SÚRIA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	2	50
	P.I. ABADAL	8	99
	P.I. ZONA MINERA	2	908
	P.I. ELS JONCARETS	14	51
	P.I. LA POBLA NORD(ZONA A)	5	92
	P.I. LA POBLA NORD (ZONA B)	4	18
	P.I. POU		
	CTRA. C-1410, KM. 16,1	2	170
TALAMANCA	NUCLI URBÀ I/O UNITATS D'ACTUACIÓ	1	25
TOTALS		1.567	28.194

Volem destacar 4 aspectes:

1. L'acumulació de polígons industrials en el Pla de Bages, on municipis com Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Sant Fruitós de Bages, Santpedor i Sallent tenen un gran nombre de polígons industrials. Aquests polígons generen una mobilitat policèntrica, ja que en les seves empreses treballen indistintament persones residents en qualsevol dels municipis del Pla de Bages que funcionen laboralment com una xarxa urbana contínua.
2. La quantitat de treballadors i treballadores que es veuen obligats a desplaçar-se diàriament per motius laborals als diferents polígons de la comarca. S'hauria de fer un estudi acurat, però, d'acord amb els càlculs aproximats que s'han fet, es pot avançar que el nombre de desplaçaments diaris als polígons afecta a un percentatge significatiu del total de la població ocupada.
3. Inexistència d'una línia de transport públic per arribar als polígons. Són molts pocs els polígons als quals els treballadors hi poden accedir a peu, seria el cas dels polígons d'Artés. En la majoria dels casos, ja sigui per la distància o perquè encara que estiguin a prop del nucli urbà els accessos a peu són molt perillosos, els treballadors es veuen obligats a anar en cotxes privats. Aquest fet implica una desigualtat de drets entre els diversos col·lectius de treballadors i treballadores (les dones, els joves i els immigrants disposen en menor mesura de transport privat); comporta també un augment dels accidents de trànsit durant els trasllats cap a la feina i un problema medi ambiental.
4. Les empreses ubicades als polígons també es veuen afectades per la utilització massiva i individualitzada del transport privat per accedir-hi. Alguns polígons estan suportant un volum de trànsit insostenible. El fet que s'hagi d'arribar en cotxe particular implica que hi hagi una gran quantitat de vehicles aparcats per tot arreu, això dificulta fins i tot que els camions puguin maniobrar. Hi ha algunes empreses que han començat a aplicar mesures per tal de descongestionar el seu espai oferint places d'aparcament als treballadors i treballadores que comparteixen cotxe.

Recentment la direcció general de Transports de la Generalitat de Catalunya ha aprovat la creació d'una línia interurbana de microbusos entre Castellgalí, el Pont de Vilomara i Sant Vicenç de Castellet que inclou en el recorregut diferents parades en els polígons industrials de Castellgalí. Cal promoure iniciatives com aquesta; el gran esforç que han fet els tres ajuntaments en aquesta proposta ha tingut finalment el seu fruit.

3.2 La mobilitat en la contractació de demandants d'ocupació

Segons l'estudi *La mobilitat en la contractació dels demandants d'ocupació a Catalunya*, del Departament de Treball i Indústria de la Generalitat de Catalunya, si analitzem la mobilitat des del punt de vista de la residència del demandant, l'índex de mobilitat al Bages és del 64,6%, 7,5 punts per sobre del corresponent a Catalunya que és del 57,1%

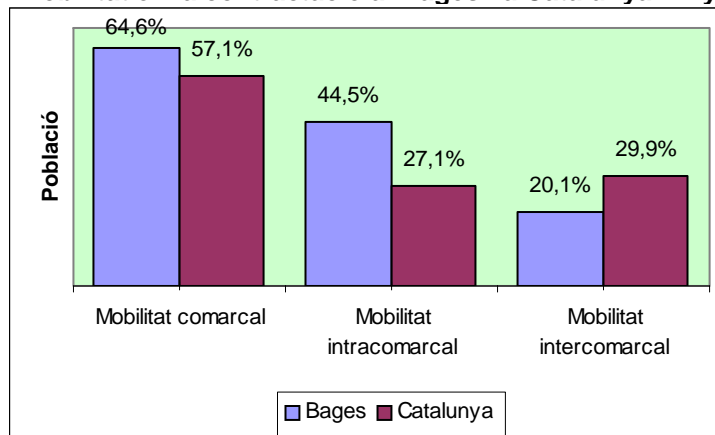
Mobilitat en la contractació de demandants residents al Bages, any 2002.

Contractes a demandants residents a la comarca	19450		
Que viuen i treballen dins del mateix municipi	6881		
Que viuen i treballen en municipis diferents	12569	64,60%	Mobilitat
Treballen dins la comarca	8660	44,50%	Mobilitat INTRACOMARCAL
Treballen fora de la comarca	3909	20,10%	Mobilitat INTERCOMARCAL
Contractes a demandants residents a la comarca que treballen dins la comarca	15541		

Font: La mobilitat en la contractació dels demandants d'ocupació a Catalunya. Departament de Treball.

En el decurs de 2002, els demandants d'ocupació del Bages han signat 19.450 contractes, dels quals 6.881 tenen el lloc de treball en el municipi on viu el demandant. La resta, 12.569, són els contractes que suposen desplaçaments des del municipi de residència fins el municipi del lloc de treball. Aquesta xifra suposa un índex de mobilitat al Bages del 64,6%. Hem de tenir en compte que l'estudi no contempla la mobilitat que es produeix dintre del mateix municipi, no precisa els desplaçaments que es fan a les empreses situades en els polígons industrials.

Mobilitat en la contractació al Bages i a Catalunya. Any 2002.

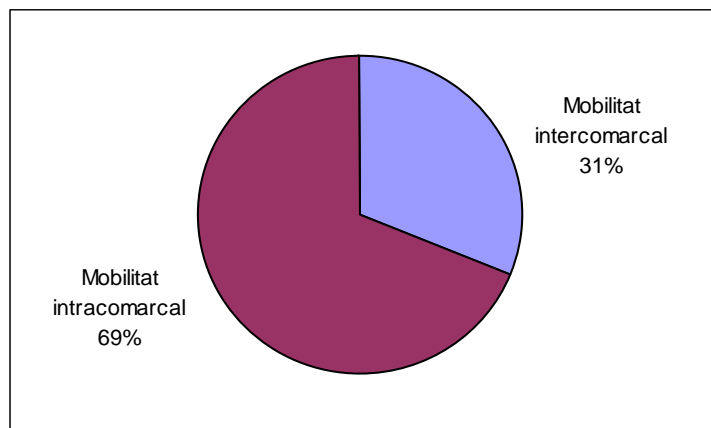


Font: La mobilitat en la contractació dels demandants d'ocupació a Catalunya. Departament de Treball.

La mobilitat intracomarcal ve representada pels 8.660 contractes a demandants residents del Bages que suposen desplaçaments per treballar en d'altres municipis de la comarca, diferents al municipi de residència del demandant. L'índex del Bages és del 44,5%, la segona més elevada de Catalunya (17,4 punts superior a l'índex català, del 27,1%).

La mobilitat entre el Bages i la resta de comarques és del 20,1%, una de les més baixes de Catalunya (mitjana del 29,9%). En termes absoluts, són 3.909 els contractes registrats a favor de demandants de la comarca que tenen el lloc de treball en altres comarques.

Composició de la mobilitat en la contractació dels demandants residents al Bages. Any 2002



Font: La mobilitat en la contractació dels demandants d'ocupació a Catalunya. Departament de Treball.

Dels contractes a demandants que suposen mobilitat (12.569), el 68,9% correspon a la mobilitat dins la comarca (8.660) i el 31,1% a la mobilitat entre comarques (3.909). Així doncs, al Bages la mobilitat intracomarcal té més pes que la intercomarcal, a diferència del que succeeix en el conjunt del territori (47,6% i 52,4% respectivament).

3.3 La mobilitat per motius de feina al Bages: l'autocontenció i l'autosuficiència. Any 2001.

Municipi	Desplaçaments dins del municipi	Desplaçaments a fora del municipi	Desplaçaments des de fora del municipi	Residents ocupats al municipi ⁽¹⁾	Llocs de treball al municipi ⁽²⁾	Total residents ocupats ⁽³⁾	Índex d'autocontenció ⁽⁴⁾	Índex d'autosuficiència ⁽⁵⁾
Aguilar de Segarra	40	50	5	40	45	90	44%	89%
Artés	1.039	987	602	1.039	1.641	2.026	51%	63%
Avinyó	643	295	427	643	1.070	938	69%	60%
Balsareny	631	752	611	631	1.242	1.383	46%	51%
Calders	94	261	124	94	218	355	26%	43%
Callús	191	409	137	191	328	600	32%	58%
Cardona	1.186	1.001	207	1.186	1.393	2.187	54%	85%
Castellbell i el Vilar	703	571	441	703	1.144	1.274	55%	61%
Castellfollit del Boix	44	110	10	44	54	154	29%	81%
Castellgalí	84	312	258	84	342	396	21%	25%
Castellnou de Bages	48	272	9	48	57	320	15%	84%
Estany, l'	87	87	56	87	143	174	50%	61%
Fonollosa	152	375	95	152	247	527	29%	62%
Gaià	25	38	68	25	93	63	40%	27%
Manresa	18.446	9.860	11.098	18.446	29.544	28.306	65%	62%
Marganell	33	66	29	33	62	99	33%	53%
Moià	1.301	802	394	1.301	1.695	2.103	62%	77%
Monistrol de Calders	149	140	29	149	178	289	52%	84%
Monistrol de Montserrat	588	600	559	588	1.147	1.188	49%	51%
Mura	32	69	32	32	64	101	32%	50%
Navarcles	1.093	1.399	562	1.093	1.655	2.492	44%	66%
Navàs	1.177	1.191	609	1.177	1.786	2.368	50%	66%
Pont de Vilomara i Rocafort, el	337	880	65	337	402	1.217	28%	84%
Rajadell	72	132	38	72	110	204	35%	65%
Sallent	1.476	1.350	1.256	1.476	2.732	2.826	52%	54%
Sant Feliu Sasserra	158	128	86	158	244	286	55%	65%
Sant Fruitós de Bages	1.168	1.756	3.569	1.168	4.737	2.924	40%	25%
Sant Joan de Vilatorrada	1.335	3.307	1.162	1.335	2.497	4.642	29%	53%
Sant Mateu de Bages	98	165	25	98	123	263	37%	80%
Sant Salvador de Guardiola	326	730	427	326	753	1.056	31%	43%
Sant Vicenç de Castellet	1.458	1.421	764	1.458	2.222	2.879	51%	66%
Santa Maria d'Oló	265	204	52	265	317	469	57%	84%
Santpedor	1.075	1.660	2.279	1.075	3.354	2.735	39%	32%
Súria	1.615	896	470	1.615	2.085	2.511	64%	77%
Talamanca	19	34	40	19	59	53	36%	32%
Bages	37.188	32.310	26.595	37.188	63.783	69.498	54%	58%

Font: Anuari Estadístic del Bages del Consell Comarcal del Bages

(1) desplaçaments dins el municipi

(2) desplaçaments dins del municipi més desplaçaments des de fora del municipi

(3) desplaçaments dins del municipi més desplaçaments des de fora del municipi

(4) Índex d'autocontenció : residents ocupats al municipi / total residents ocupats

(5) Índex d'autosuficiència: residents ocupats al municipi / llocs de treball al municipi

Segons l'informe *La mobilitat per motius de feina al Bages*, elaborat per l'Observatori del Mercat de Treball del Bages del Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud, el mercat de treball del Bages pivota al voltant d'un nucli principal d'atracció localitzat al Pla de Bages. La majoria dels desplaçaments del domicili a la feina dels bagencs es produeixen a l'interior de la comarca.

El saldo entre les entrades i les sortides a la comarca per motius de feina és clarament positiu a favor dels desplaçaments des del Bages cap a les comarques veïnes i l'àrea metropolitana. La diferència, el 2001, era de 4.834 treballadors. De fet, la comarca no genera prou llocs de treball per abastir la demanda d'una població activa creixent. La interrelació del mercat laboral del Bages amb els veïns ha anat augmentant al llarg de les darreres dècades. Les sortides de la comarca van sobretot en direcció sud, cap a l'àrea metropolitana, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat Nord.

Les dones registren una mobilitat geogràfica per motius de feina inferior a la dels homes. L'índex d'autocontenció entre el col·lectiu femení del Bages es troba gairebé deu punts per sobre del registrat pel masculí. La majoria de la població femenina ocupada opta per llocs de treball dins de la mateixa comarca i no se sent especialment atreta per treballar a altres indrets. Les dones del Bages també registren un índex d'autosuficiència força més alt que els homes. Les dones només realitzen un 27% dels desplaçaments des de casa a fora de la comarca per motius de feina.

Mobilitat diària obligada per motius de treball. Bages, 2001.

	Total	Homes	Dones
Desplaçaments dins	57.841	32.192	25.649
Desplaçaments a fora	11.657	8.475	3.182
Desplaçaments des de fora	5.942	4.019	1.923
Desplaçaments generats	69.498	40.667	28.831
Desplaçaments atrets	63.783	36.211	27.572
Diferència desplaçaments atrets - generats	-5.715	-4.456	-1.259
Llocs de treball a la comarca	63.783	36.211	27.572
Residents ocupats a la comarca	57.841	32.192	25.649
Total residents ocupats	69.498	40.667	28.831

Font: Observatori del Mercat de Treball del Bages del Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud

El transport individual és el mitjà més utilitzat en els desplaçaments diaris per motius de treball al Bages, tant interns, com d'entrada i sortida de la comarca. L'ús de vehicles privats és especialment notable en la mobilitat interior, amb un 87,8% del total de desplaçaments. També és notable en les entrades diàries de treballadors de fora de la comarca (un 81,7%). En canvi, l'ús de mitjans exclusivament privats és menys present en la mobilitat des del Bages a altres comarques (amb un 48,9%).

Mobilitat diària obligada per motius de treball per tipus de transport utilitzat. Bages, 2001.

	Total	Només individual	Només col·lectiu	Altres
Desplaçaments dins	57.841	50.763	3.000	4.078
Desplaçaments a fora	11.657	5.701	682	5.274
Desplaçaments des de fora	5.942	4.854	571	517
Desplaçaments generats	69.498	56.464	3.682	9.352
Desplaçaments atrets	63.783	55.617	3.571	4.595
Diferència desplaçaments atrets - generats	-5.715	-847	-111	-4.757

Font: Observatori del Mercat de Treball del Bages del Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud.

La quantitat de desplaçaments diaris fora del municipi per anar del lloc de residència al de treball ha augmentat en els darrers anys. Els índex d'autocontenció de la majoria de municipis del Bages s'ha reduït en el període de les dues darreres dades disponibles (1996 i 2001).

L'índex d'autocontenció reflecteix la capacitat d'un municipi per retenir en termes laborals la seva població ocupada. Al Bages, se situa en un interval que va del 15 al 65%. De fet, la mobilitat intracomarcal per motius de feina és molt elevada a la comarca. Un anàlisi més profund constata que mentre l'interior de la comarca augmenta la seva interrelació, a partir d'un nucli centrat en el Pla de Bages, la perifèria s'escapa d'aquesta atracció i viu un procés de dispersió cap a les capitals i comarques veïnes.

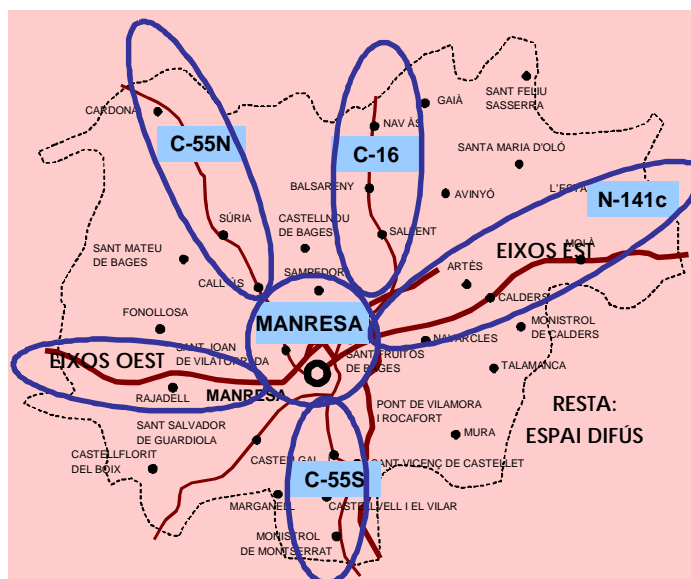
3.4 Projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a la comarca del Bages

El Consell Comarcal del Bages i la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya van signar l'any 2003 un protocol d'elaboració d'un projecte per a la millora dels serveis de transport de viatgers per carretera de la comarca del Bages.

Partint de la diagnosi de la situació actual, el projecte proposa canviar el model actual de funcionament dels serveis de transport públic seguint els criteris següents:

- Recerca de la integració, trencant la tendència a l'especialització que s'ha produït al llarg dels darrers anys (per exemple, xarxa de transport escolar). Cal establir un sistema basat en una xarxa única de transport regular, complementada, si cal, amb fórmules més lleugeres, com ara el transport a demanda, a fi de satisfer el conjunt de necessitats de transport (treball, escola, sanitat, compra, oci, etc.).
- Coordinació dels serveis comarcals amb les línies troncal o regionals, establint punts d'intercanvi d'aportació/dispersió de viatgers entre la xarxa de fluxos massius i la capil·lar.

En una primera fase, el Consell Comarcal ha realitzat els treballs de recollida de dades de camp mitjançant la realització de 2.500 enquestes telefòniques domiciliàries a residents i enquestes en nou punts estratègics de la xarxa de carreteres, aproximadament al 5% del trànsit de cotxes privats entrants al Bages. Aquestes enquestes han permès l'obtenció d'estadístiques de mobilitat interna a la comarca (obligada, no obligada i total per modes de transport) i de mobilitat per zones de transport (obligada, no obligada i total en dia feiner, festiu i total setmanal per modes).



A partir d'aquests treballs la Direcció General de Ports i Transports ha redactat el 2004 el "Projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera". Les seves determinacions, una vegada aprovades, constitueixen un marc vinculant de l'actuació de les Demarcació Territorial de Transport .

De l'anàlisi dels desplaçaments realitzats pels residents a la comarca, el projecte identifica 6 àmbits funcionalment interrelacionats (5 sub-sistemes i la resta de la comarca):

De la diagnosi feta pel projecte se'n desprèn el següent:

- La comarca del Bages, per les seves característiques geogràfiques i socio-demogràfiques, és un entorn advers per al transport públic:
 - És un espai difús, de baixa densitat en origen i destinació
 - Manca de massa crítica de població i mobilitat
 - Una oferta viària bona que competeix amb el transport públic
 - Una estructura policèntrica que dificulta les relacions perifèriques transversals

- A nivell global el transport col·lectiu regular per carretera a la comarca del Bages presenta una sèrie de patologies que es repeteixen en els diferents subsistemes i serveis:
 - Manca d'intensificacions en hora punta (augment de freqüència i qualitat del servei i no massificacions)
 - Precarietat de mínim servei en hora vall per dotar d'oferta per motius de mobilitat no obligada
 - Manca de servei en algunes poblacions
 - Manca d'integració de la xarxa
 - Manca d'unitat del servei
 - Manca de coordinació del servei: horaris, correspondència intermodal
 - Manca de senyalització, informació, etc.
 - Disparitats aberrants en els preus del transport per a les mateixes distàncies
 - Obstaculització a l' accés als abonaments multiviatge amb pocs punts de venda
 - Degradació de les marquesines
 - La demanda concentrada en el temps dóna lloc a que algunes expedicions no tinguin la capacitat suficient de seients

En base a la diagnosi feta, el projecte fa les següents propostes tècniques:

Conurbació Manresa

Sant Joan de Vilatorrada

- Intensificar el servei amb Manresa entre les 7:00 i les 9:00
- Augmentar el nombre d'expedicions que arribin a les estacions d'FGC i prolongar-ne algunes fins l'estació de RENFE
- Modificar l'itinerari en hora punta per millorar la puntualitat

Sant Fruitós de Bages

- Unificació i reestructuració de les concessions Sant Fruitós de Bages- Manresa i Manresa- Navarcles- Mura adquirides per l'empresa Costa Calsina, SL
- Coordinació horària amb FGC i RENFE

Santpedor

- Augment d'expedicions a Manresa:
Intensificació de 7:00 a 9:00 (cada 30')
Cobrir hores vall (a 60')
Augment de la cobertura horària del servei a la nit

Eix C-55 Nord

Cardona, Súria i Callús

- Augmentar el servei en hora vall incrementant el nombre d'expedicions de la línia Cardona- Manresa per Santpedor
- Allargar fins a Manresa l'expedició de les 7:30 de la línia Cardona - Sant Joan de Vilatorrada

Eix C-16

Navàs, Balsareny i Sallent

- Augmentar el servei en hora vall

Eix C-55 Sud

Castellgalí, Sant Vicenç de Castellet, Castellbell i el Vilar i Monistrol de Montserrat

- Implantació d'un servei de microbús d'aportació a l'intercanviador de Sant Vicenç de Castellet
- Allargar fins a Sant Vicenç de Castellet 6 expedicions de la línia Manresa - El Pont de Vilomara - Rocafort

Eix C-25 Est i N-141c

Artés, Avinyó, Calders, Monistrol de Calders, Moià, Santa Maria d'Oló, Sant Feliu Sasserra

- Augmentar el servei incrementant el nombre d'expedicions diàries de la línia Artés - Manresa

Eixos de baixa demanda i sub-sistemes territorials difosos

- Potenciació de l'ús dels serveis regulars reiterats de transport escolar, sobretot dels serveis "Gaià-Navàs" i "Castellnou de Bages-Santpedor"
- Possibilitat d'analitzar la viabilitat d'un transport a la demanda
- Potenciació de polítiques de concentració de viatges: utilització d'Internet per a consolidar viatges amb vehicle amb igual trajecte
- Incorporar Canet de Fals com a parada de la línia Fonollosa- Manresa
- Aprofitar el transport de treballadors existent entre Navarcles i Talamanca, completar-lo a més expedicions
- Potenciar l'ús de la línia Mura-Talamanca-Terrassa a dies feiners i els Bus Park els dies festius

Propostes per treballadors de polígons industrials

En el marc de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, s'estableix que el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, elaborarà, abans de dos anys, un pla de mobilitat específic per als polígons industrials.

Resum de les propostes

- Aquestes millores suposen augmentar un 30% el nombre d'expedicions dels serveis comarcals en dia feiner.
- Les 117 noves expedicions en dia feiner, suposaran 25.200 expedicions anuals més que realitzaran 147.840 quilometres útils anuals.
- Amb aquest increment d'oferta es calcula, en un primera aproximació, captar un 10% més de viatges comarcals anuals.

Com a aspectes estratègics i accions d'implementació i acompanyament, el projecte de millora apunta la necessitat de reformar la tarificació dels serveis interurbans i d'executar accions de promoció: constitució d'una cadena operativa de comunicació (plànols de conjunt, esquemes de les línies, fitxes horàries) i condicionament dels punts de parada i correspondència i senyalització dels vehicles

4. ANÀLISI D'EXPERIÈNCIES DE MILLORA DE LA MOBILITAT.

Un cop avaluada la problemàtica de la mobilitat en relació a l'ocupació al Bages, es cerquen i s'analitzen algunes experiències desenvolupades a Europa, a Catalunya i al Bages per tal d'oferir una via de solució als problemes de mobilitat a través de l'ús compartit del vehicle privat i de la millora del transport públic.

4.1 Experiències en l'entorn europeu

Hi ha moltes experiències. Destaquem aquestes:

DUBLINTRAFFIC.IE

És un sistema de compartir cotxe patrocinat en part per programa Wales-Ireland EC INTERREG IIB (programa de cooperació interregional transfronterera entre Gal·les i Irlanda) com a part del projecte BRIDGE-IT. Les pàgines relacionades amb aquest projecte tenen per objectiu incrementar els llaços entre ambdues regions.

La fita és proveir una sola porta per Internet on sigui accessible tota la informació de viatges i transports de l'anomenat "Cèltic Circle" (cercle Cèltic) dins l'àrea d'assistència del programa INTERREG, treballant conjuntament amb les organitzacions locals (Consells Comarcals, operadors de ferris i trens, etc.) per poder millorar la qualitat de la informació web per a viatgers i Commuters (persones que s'han de desplaçar diàriament per anar a treballar des dels afores de les ciutats fins al centre), i promocionar l'utilització de cotxes compartits.

Dublintraffic.ie concretament ofereix una plataforma gratuïta per facilitar compartir trajectes per a persones que viatgen diàriament del lloc de residència al lloc de treball i així reduir despeses de cotxe per anar i tornar de la feina. La pàgina web permet establir contacte amb persones del teu veïnat o poble i trobar cotxes que realitzin trajectes que puguin concordar amb les pròpies necessitats a una mateixa destinació a Dublín. També permet organitzar el teu propi sistema per oferir el teu cotxe per ser compartit amb d'altres persones. La pàgina també ofereix informació per tal de proporcionar la màxima seguretat a les persones que decideixin viatjar amb desconeguts i un sistema per registrar-se. Malgrat que no consta la data d'inici del projecte, aquest com a mínim és del 2001.

A part del finançament del programa INTERREG, el projecte és participat per l'Ajuntament de Dublín(Dublin Corporation), la Cambra de Comerç i l'empresa de transport Bus Dublin. Per a més informació podeu consultar la adreça web www.dublintraffic.ie/.

MOSES: Mobility Services For Urban Sustainability.

És un projecte a nivell europeu que federa diferents experiències que s'han dut a terme en ciutats com Bremen, Gènova, Londres, Palerm, Torí, Estocolm, Wallon Region (Ottignes, Louvain-la-Neuve, Namur, Dinant, a Bèlgica), Bucarest... aquesta llista va augmentant, amb la recent incorporació destacada de Brusel.les.

Amb el lema principal de "Ciutat del demà i el patrimoni Cultural", es va iniciar el maig del 2001 aquest programa per afavorir la mobilitat sostenible dins d'aquestes ciutats amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans i protegir el patrimoni cultural que es veu clarament perjudicat per la contaminació atmosfèrica.

El període del projecte europeu és de 4 anys i a partir de la tardor del 2004 és quan es comença a plantejar un nou període amb nous objectius, havent vist la necessitat i vigència dels plantejaments però la necessitat de treballar en el llarg termini per a produir vertaders canvis culturals en la societat.

La iniciativa es fomenta en la col·laboració de les administracions municipals i regionals dels diferents llocs d'implementació, ja que es trobaven amb dificultats i necessitats semblants.

L'objectiu principal és promoure la cultura del Cotxe compartit, tant a partir del Car-sharing (a través de clubs de propietaris d'automòbils) com el Car-pooling, facilitant el compartir trajectes entre persones que realitzin desplaçaments similars. Un dels factors on es vol incidir a llarg termini és en la auto-sostenibilitat econòmica d'aquests projectes i desenvolupar mesures similars per a àrees rurals. Per a més informació podeu consultar la adreça web www.moses-europe.org/.

SNCF Bèlgica

Des de l'1 de gener del 2005 s'ha produït un acord entre l'ens gestor de les línies de ferrocarrils de Bèlgica i les empreses per tal de millorar la mobilitat obligada per temes de treball.

Antigament, l'SNCF oferia un descompte per a abonats a nivell d'usuaris individuals. Aquest descompte ara desapareix, però en canvi apareix un nou servei on els treballadors poden gaudir d'aquest transport a baix cost. L'estalvi es produeix perquè l'empresa assumeix el 80% del tram bonificat al treballador, mentre que l'estat n'assumeix un altre 20%. Així, el treballador ha d'abonar una quantitat molt inferior a la que havia d'abonar anteriorment amb un abonament individualitzat. Aquest descompte és vàlid per a tot el territori de Bèlgica. Per a més informació podeu consultar la adreça web www.belrail.be/F/actua/.

4.2 Experiències a Catalunya

Destaquem les següents:

Propostes de millora del transport públic als polígons industrials de l'eix del congost.

Aquest projecte té per objectius la millora de l'accés al mercat laboral, i la millora de la congestió i seguretat viària en la zona del Vallès oriental, concretament els polígons industrials al voltant de la zona del Riu congost més propera a Granollers.

L'actuació consisteix en estudiar el transport públic actual i la potencial demanda de desplaçaments. A partir d'aquest estudi, també aporta possibles millores en l'eficiència d'aquest, amb mesures concretes sobre com modificar les parades o freqüències de transport col·lectiu, etc. L'estudi es va presentar el març de 2004 i les propostes han estat contemplades en els plans directors del transport públic de la comarca. Cal destacar l'acurat estudi de la mobilitat entre els diferents polígons industrials de la Vall del Congost i Granollers, calculant els trajectes diaris, etc.

Estudi de viabilitat i de sistemes de gestió de transport públic col·lectiu entre Figueres i els polígons industrials Pont del Príncep i Empordà Internacional.

Aquest estudi ha estat una iniciativa de l'Ajuntament de Figueres, principal municipi d'influència de treballadors en els polígons industrials Pont del Príncep i Empordà Internacional.

L'objectiu d'aquest era avaluar la factibilitat de la implantació d'un nou servei de transport públic col·lectiu. Aquesta implantació pretén millorar l'accessibilitat al lloc de treball per part dels actuals i futurs treballadors, ja que es creu que són polígons amb gran potencial de creixement. Un objectiu també important és la descongestió del trànsit que es produeix en els accessos d'aquests polígons, especialment en les hores punta.

L'actuació es concretava en una anàlisi detallada de la demanda actual i potencial de trajectes entre la ciutat de Figueres i els polígons industrials, adjuntant-hi també els costos d'aquest servei. Les conclusions es basen en diferents propostes d'organització amb estudi de costos i demanda de transport públic col·lectiu. L'estudi va ser presentat durant el desembre de 2003 per part de l'Ajuntament de Figueres i aquest es basa en la mateixa ciutat i rodalies.

Bus FGC Baixador St. Joan al polígon Sant Joan de Rubí.

A partir de la demanda detectada de mobilitat entre el Baixador del Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Sant Joan de Rubí(Vallès Occidental) i el Polígon industrial de Sant Joan de Rubí, es va realitzar un estudi de demanda d'un possible servei de transport llançadora amb autobús. A partir d'aquest estudi, es va concretar l'actuació de Línia d'autobús discrecional amb reiteració d'itinerari i cobrament individualitzat entre el baixador de St. Joan de FGC i el polígon industrial Sant Joan de Rubí.

El servei va ser autoritzat el 16 de març de 1.998 a partir d'un decret de la Direcció General de Ports i transports de la Generalitat de Catalunya. L'inici del servei es va produir entre abril i maig de 1998.

La utilització i valoració del servei és molt positiva, ja que la demanda s'ha multiplicat: així com en el període maig-desembre 1998 es van comptabilitzar 139.612 usuaris, en el mateix període de l'any 2003, el nombre va arribar a 215.007. Tant és així, que el total per l'any 2003 ha estat de 327.993 usuaris, un 28% més que 1.999 (primer any complet que es tenen dades). A més, degut a l'augment de demanda i de potencials usuaris, la freqüència de pas ha anat incrementant-se, sobretot en la franja horària del matí, així com les parades, degut tant a l'interès dels usuaris com a l'establiment de noves empreses importants en el polígon i rodalies. Un dels aspectes més interessants a tenir en compte és que la proposta va sorgir de la pròpia empresa FGC.

Carsharing Catalunya



L'any 2000 es va fer la presentació pública del projecte Carsharing a l'Ajuntament de Barcelona, amb gran ressò per part dels mitjans de comunicació. El Carsharing és un nou concepte de mobilitat que promou l'ús racional dels mitjans de transport i permet que les persones amb permís de conduir puguin utilitzar un vehicle sense haver-ne de ser propietaris, estalviant així totes les càrregues econòmiques que representa(compra, manteniment, assegurança, impostos, aparcament, etc.).

Aquest sistema es basa en la idea que per a cada tipus de desplaçament cal utilitzar el mitjà de transport més convenient, des d'un punt de vista de cost individual i social. D'aquesta manera, s'afavoreix la sostenibilitat, reduint el trànsit de vehicles privats, i els costos totals, ja que en cada cas s'utilitzarà

aquell que sigui més convenient, pagant només per quilòmetres recorreguts el vehicle privat o per servei concret els transports públics.

Per a fer possible aquest projecte el 25 de febrer del 2003 es va presentar la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura amb l'objectiu principal de promoure el Car-sharing a Catalunya, patrons de la qual són la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). El 19 de juliol de 2004 es va presentar Catalunya Carsharing S.A., empresa que explotará el servei i s'encarrega de l'execució tècnica.

A finals de novembre de 2004 s'inicia el període de proves del projecte, amb 100 usuaris interessats en l'experiència i una flota de 10 vehicles distribuïts en 5 aparcaments a diferents punts de la ciutat de Barcelona.

L'objectiu és que cap abonats, que disposen de diferents tarifes segons les diferents necessitats, trigui més de 15 minuts en arribar al lloc on els vehicles estan a punt. El servei ha entrat en funcionament públic a partir del gener de 2005 i es preveu un augment sostingut de la demanda fins a nivells similars als d'altres països on fa anys que ja existeixen aquestes modalitats, com Suïssa i Canadà.



Actualment, ofereixen 5 aparcaments a Barcelona. L'objectiu és ampliar-ho a almenys el doble.

4.3 Experiències a la comarca del Bages

Solament hi ha dues experiències de compartir cotxe:

VAIG I VINC

L'Ajuntament de Sallent va iniciar durant l'any 2004 un servei a la població per tal d'oferir la possibilitat que es compartissin trajectes habituals o no entre persones residents al poble per facilitar el desplaçament dels qui no disposen de vehicle i també per estalviar costos de gasolina i degradació medioambiental a qui l'utilitza habitualment. De la mateixa manera, oferir la possibilitat d'estalviar riscos innecessaris en casos de desplaçament nocturn per motius d'oci.

L'actuació es concreta en divulgar el servei a partir de cartes a tots els joves del poble i fer-ne difusió a partir dels propis mitjans. A patir d'aquí, l'ajuntament disposa d'una base de dades de la gent que ofereix el seu trajecte habitual o puntual (festes, viatges, etc.). Les persones interessades, ja disposin de cotxe o no, també s'ofereixen a la base de dades. Aquesta base, posa en contacte els recorreguts coincidents. Les altes i baixes es fan mitjançant telèfon o correu electrònic.

Una tècnica de l'ajuntament gestiona les ofertes, demandes i coincidències. Així, aquest servei ha començat a funcionar, malgrat les reticències de moltes persones a aquesta modalitat de transport. També s'ha detectat la necessitat d'oferir més informació sobre aquesta possibilitat. Per a més informació podeu consultar la adreça web www.ajsallent.org.

CALLUSDIGITAL.ORG

Des de fa anys, la política municipal ha posat especial èmfasi en les noves tecnologies, mitjançant un programa d'acostament d'aquestes a tota la ciutadania, facilitant l'accés a la xarxa mitjançant la instal·lació de cablejat de fibra òptica pel municipi.

L'any 2003 es van plantejar la possibilitat d'aprofitar aquesta infraestructura per potenciar un sistema de compartir cotxe en els desplaçaments fora del municipi. Així, es facilitava l'accés a la ciutat de Manresa i al mercat laboral, d'oci i serveis de la comarca. La iniciativa es va concretar en la creació d'una aplicació informàtica que emmagatzemava la informació de les persones que feien trajectes i així es podia contactar amb aquestes en cas que fos convenient. Aquesta experiència, però, no ha comptat mai amb els suport d'una campanya de promoció per tal que les persones coneguessin aquest servei, de manera que a part del període de proves, no ha tornat a funcionar. Actualment, l'aplicació no és operativa. Per a més informació podeu consultar l'adreça web www.callusdigital.org.

4.4 L'experiència de COMPARTIR.ORG.

Amb diferència, és l'experiència que més ha prosperat i evolucionat. Per això hi dediquem una especial atenció. Compartir SL, és una empresa catalana que gestiona i administra el portal vertical <http://www.compartir.org> i <http://www.compartir.es> especialitzats en oferir un servei on-line, d'abast mundial, de borsa de persones que volen **compartir el cotxe** i compartir la **plaça de pàrquing**.

Des que l'any 2000 Compartir, S.L va publicar a Internet el servei de compartir cotxe es va detectar que si bé cada any s'anaven augmentant els usuaris i les usuàries que es donaven d'alta, el grau d'incidència a la societat era mínim, a la vegada que es desconeixia l'eficàcia real del servei.

Després de diversos estudis i en especial des de la *Carta Europea del Dia Sense Cotxes*, es va plantejar la possibilitat d'adaptar la plataforma al format i a les necessitats dels Ajuntaments, entitats/organitzacions i empreses que hi estiguessin interessades, ja que, en definitiva, aquests organismes són els que no només són més propers a la població en general, sinó que cada vegada més les seves polítiques d'actuació s'estan orientant al foment de la mobilitat sostenible i segura i en facilitar i apropar l'administració als seus ciutadans i ciutadanes.

Per tant, es va creure oportú vehicular la difusió del servei de compartir cotxe, i a finals del 2003, el servei de compartir pàrquing, a través de les administracions locals principalment. Dotant als ajuntaments d'unes eines de fàcil implementació, que no només estan orientades a l'estalvi energètic, sinó que poden esdevenir educatives en el sentit de corresponsabilitzar i fer partícips a tots els ciutadans en la consecució d'una ciutat més habitable amb un ús més racional del vehicle i de l'espai urbà.

Descripció dels serveis:

Compartir cotxe

L'objectiu d'aquest servei és el de possibilitar que les persones que realitzin un mateix recorregut (per anar a estudiar, treballar, viatjar.... etc.) es puguin posar en contacte per a poder compartir les places del cotxe (i les despeses). En definitiva es tracta de fomentar l'ús racional del cotxe privat.

Compartir plaça de pàrquing

L'objectiu d'aquest servei és el de possibilitar que les persones que tenen una plaça de pàrquing i que durant el dia (la nit, o part del dia o de la nit) la deixen

lliure per anar a treballar fora de la ciutat, la puguin compartir (o llogar) amb algú que vingui a treballar a la ciutat. D'aquesta manera, "trauríem" cotxes del carrer i se solucionaria part del problema de l'aparcament del municipi.

Compartir SL. ofereix:

- Adaptar aquestes plataformes al format del web municipal o de la institució/entitat i/o empresa que ho desitgi.
- Predefinir les destinacions, per tal de facilitar les cerques, en funció dels desplaçaments específics de cada municipi (en base els estudis de mobilitat obligada)
- Estadístiques mensuals de les visites (noves i repetides) i evolució de la incidència dels serveis a la població
- Enquesta anual del grau de satisfacció dels usuaris/ies, i el que és més important, per a saber el total de viatges compartits i de quin tipus (esporàdics, regulars... etc.)

Característiques generals dels serveis:

- Web Site en múltiples idiomes:
La programació està feta i pensada per afegir altres idiomes
El client escull en quants idiomes vol la seva aplicació.
- Preservació en tot moment de les dades privades dels usuaris/ies. Les dades de contacte no són mostrades a ningú sense l'expressa autorització:
Per comunicar-se entre els usuaris sense haver de donar les dades de contacte, s'ha creat un sistema intern de comunicació
- Cercador de Viatges i de Pàrquings intel·ligents:
Hi ha més de 850.000 ciutats georeferenciades de tot el món. Et permet trobar (sobre plànol) el pàrquing que es vol compartir: (carrer i núm.), i el recorregut del viatge que es vol fer.
Alarmes a l'e-mail en el moment en què un altre usuari ha entrat un viatge/pàrquing que pot ser del seu interès.

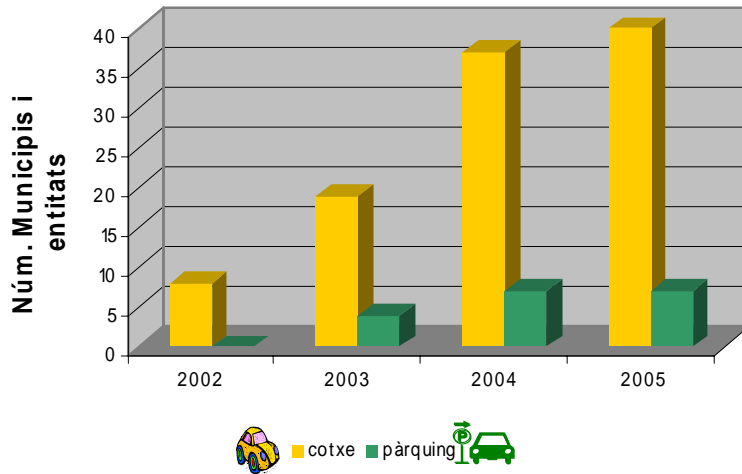
Usuaris/es donats d'alta a Compartir.org a desembre de 2004:

Territori	Nombre d'usuaris
Catalunya	10.537
Espanya	3.383
França	7.743
Itàlia	2.990
G. Bretanya	1.602
Resta del món	534

Font: Web Compartir.org

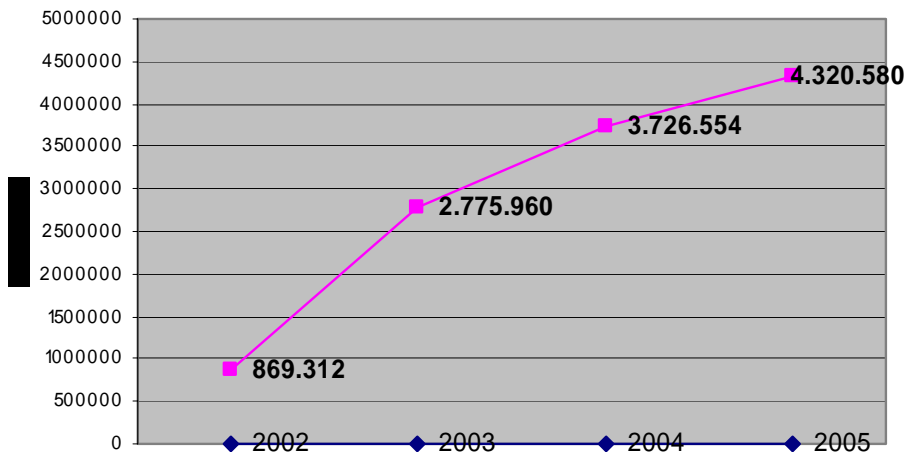
Evolució del servei (fins el mes de febrer de 2005):

Evolució Implementació



Font: Web Compartir.org

Evolució incidència a la població



Font: Web Compartir.org

Servei de compartir cotxe: dades generals de l'estat espanyol i Andorra obtingudes a partir de l'enquesta realitzada el desembre de 2004.

	2003	2004
Viatges anunciats	3.000	12.428
Percentatge de viatges compartits	12%	14%
Viatges compartits (diaris)	500	1.740
Viatges regulars	352	643

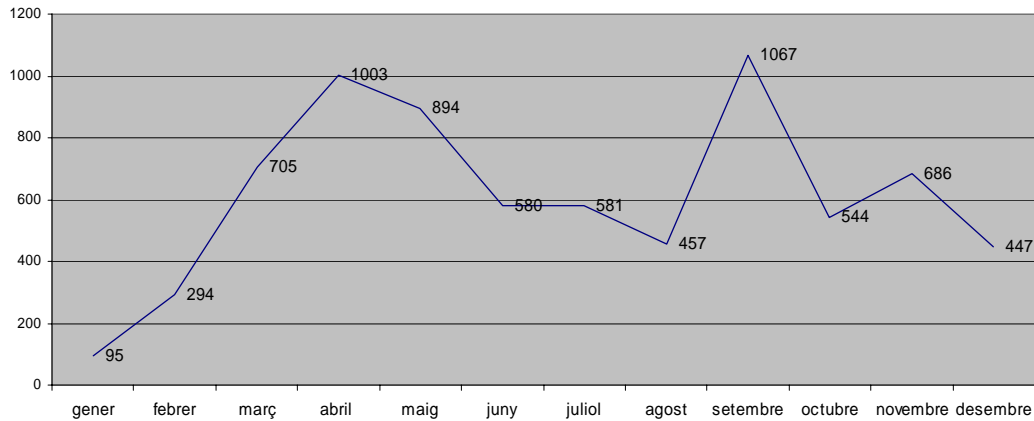
Font: Web Compartir.org

A més dels cotxes que s'han tret de la via pública, augmentant la mitjana d'ocupants per vehicle privat (es passa de 1,2 a 2,84 ocupants/vehicle) s'ha aconseguit que, entre totes les persones que han compartit el cotxe, s'estalviessin un total de més de 3.710.980 € (enfrent dels 500.000€ de l'any passat).

Pel que fa a l'impacte en el medi ambient, només amb aquests trajectes compartits s'han deixat de consumir més de 3.865.605 de litres de combustible, que significa que s'han deixat d'emetre més de 1.148 tones de CO₂ a l'aire. (enfrent de les 600 de l'any 2003).

A tot això hi hem d'afegir altres "costos" una mica més difícils de comptabilitzar, com són els derivats de l'ocupació de l'espai, el soroll, d'altres emissions tòxiques no citades, l'estrès, l'accidentalitat..... etc. que amb mesures com aquestes es poden reduir substantivament.

Pel que fa al servei de *Compartir pàrquing*, el servei encara és molt nou, però ja s'està oferint des de 7 municipis catalans (Barberà, Cerdanyola, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet, Mataró i Sant Cugat), i durant el primer trimestre de l'any es publicarà a Internet la pàgina general que permetrà que se'n beneficiï qualsevol persona des de qualsevol punt del món.

Evolució de les visites a Compartir Pàrquing, 2004

Font: Web Compartir.org

Amb els serveis de *Compartir Cotxe* i *Compartir Pàrquing*, no només es posa a l'abast de qualsevol persona la possibilitat de compartir un trajecte o rendibilitzar la seva plaça de pàrquing, sinó que, a través de les campanyes de sensibilització, la facilitació de l'accés a través de les webs municipals, ...etc., el que s'està fent és, per una banda, evidenciar una situació de saturació de vehicles a la via pública i per l'altra, possibilitar que tothom puguem fer la nostra aportació a la solució d'aquesta situació (cada vegada més propera al col·lapse). No cal haver de prendre mesures dràstiques ni punitives, tan sols fer un petit canvi en un aspecte de la nostra vida diària com és el fet de desplaçar-nos per anar a treballar, estudiar....o fins i tot, anar de vacances.

Usuaris de compartir.org a l'estat espanyol

TERRITORI	ENS QUE HO CONTRACTA	INICI DEL SERVEI	VISITES DURANT 2004	USUARIS DONATS D'ALTA	TROBADA DE TRAJECTES COMPARTITS 2004
ÁLAVA	DIPUTACIÓN FORAL		389	195	14%
ALELLA	AJUNTAMENT	2004	76	84	16%
ALMASSORA	AJUNTAMENT	2004	290	180	16%
ANDORRA	GOVERN D'ANDORRA	2004	421	63	16%
ARRASSATE	AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN	2004	226	33	14%
BANYOLES	AJUNTAMENT	2004	196	90	16%
BARBERÀ DEL VALLÈS	AJUNTAMENT	2002	532	297	16%
BILBAO	AJUNTAMENT	2002	1258	770	14%
CAMBRILS	AJUNTAMENT	2003	184	101	16%
CASTELLAR DEL VALLÈS	AJUNTAMENT	2004	467	276	16%
CASTELLBISBAL	AJUNTAMENT	2004	254	156	16%
CERDANYOLA DEL VALLÈS	AJUNTAMENT	2004	489	220	16%
CORNELLÀ DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2004	415	207	16%
EL PRAT DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2003	207	76	16%
ESPLUGUES DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2004	195	49	16%
GAVÀ	AJUNTAMENT	2003	82	56	16%
GRANOLLERS	AJUNTAMENT	2004	274	82	16%
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2004	457	206	16%
LLORET DE MAR	AJUNTAMENT	2004	628	372	16%
MATARÓ	AJUNTAMENT	2002	777	427	16%
MOLINS DE REI	AJUNTAMENT	2003	222	122	16%
MURCIA	AJUNTAMENT	2003	720	396	14%
REGIÓ METROPOLITANA	PACTE INDUSTRIAL PER A LA REGIÓ METROPOLITANA	2003	572	149	16%
PARETS DEL VALLÈS	AJUNTAMENT	2004	114	75	16%
RUBÍ	AJUNTAMENT	2002	558	307	16%
SABADELL	AJUNTAMENT	2002	558	311	16%
SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	AJUNTAMENT	2003	610	534	14%
SANT CUGAT DEL VALLÈS	AJUNTAMENT	2002	610	335	16%
SANT FELIU DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2004	486	288	16%
SANT JOAN DESPÍ	AJUNTAMENT	2003	219	121	16%
SANTA COLOMA DE GRAMENET	AJUNTAMENT	2004	533	324	16%
SANTA PERPÈTUA DE MOGODA	AJUNTAMENT	2003	104	62	16%
SITGES	AJUNTAMENT	2004	355	216	16%
TERRASSA	AJUNTAMENT	2003	471	259	16%
TORRELLES DE LLOBREGAT	AJUNTAMENT	2004	58	40	16%
TRES CANTOS	AJUNTAMENT	2004	707	106	14%
VILADECANS	FUNDACIÓ VILADECANS	2003	68	41	16%
VILAFRANCA DEL Penedès	AJUNTAMENT	2004	209	127	16%
VILANOVA I LA GELTRÚ	AJUNTAMENT	2002	333	183	16%
VIC	AJUNTAMENT	2005			
MARESME	CONSELL COMARCAL DEL MARESME	2005			
PARQUE EMPRESARIAL-ZUATZU PARKEA		2005			

5. CONCLUSIONS I PROPOSTES DE TREBALL

Conclusions

Els canvis en la disposició sobre el territori de les activitats econòmiques, l'ampliació de les àrees urbanes i l'organització funcional dels sistemes urbans han fet augmentar la mobilitat laboral obligada. Com a conseqüència ha disminuït l'índex d'autosuficiència a tots els municipis de la comarca, o sigui la relació entre els residents ocupats al municipi i els llocs de treball del municipi, i també ha augmentat l'índex de mobilitat de la contractació dels demandants d'ocupació.

Aquest canvis s'han fet amb poca previsió, no s'ha planificat amb antelació la mobilitat dels treballadors. No s'ha previst la mobilitat entre poblacions ni tampoc la mobilitat que s'ha generat entre els propis municipis i els seus polígons industrials. Les deficiències i mancances de la xarxa de transport públic a la comarca són evidents: hi ha desconexió entre la xarxa d'autobusos, línies regulars i tren; hi ha manca de transport públic entre les poblacions del Bages; no hi ha transport públic als polígons industrials; etc.

Els treballadors s'han vist obligats a utilitzar de forma generalitzada mitjans de transport individuals i privats. A això s'ha sumat la manca d'associacionisme i de cultura de compartir cotxe. Aquest ús generalitzat del vehicle comporta efectes negatius: costos econòmics (del vehicle, manteniment..); costos socials (augmenta el nombre d'accidents de tràfic, ..); i, costos mediambientals (més contaminació, més carreteres col·lapsades,..).

Els col·lectius de dones, joves i immigrants que tenen poc accés a un vehicle particular propi i que tenen un accés reduït al permís de conduir veuen dificultada les possibilitats d'inserció laboral: en alguns casos es veuen obligats a rebutjar ofertes de treball davant la impossibilitat de desplaçar-se als llocs de treball; persisteixen les elevades taxes d'atur femení i les baixes taxes d'activitat femenina; els empresaris tenen dificultats per cobrir certs llocs de treball; etc.

La memòria del *Projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a la comarca del Bages*, elaborada al llarg de l'any 2004 per la Direcció General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, inclou un apartat de propostes de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera de la comarca del Bages que caldria portar a la pràctica i executar el més aviat possible. Tanmateix, el Projecte no contempla la situació dels desplaçaments als polígons industrials, considerant que el govern de la Generalitat, en el marc de la Llei 9/2003, de la mobilitat, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per els polígons industrials. Considerem que és imprescindible que aquest pla s'elabori

a curt termini i que compti amb la col·laboració no només de les administracions locals, sinó també dels agents socials i econòmics implicats.

Les solucions als problemes que genera la creixent mobilitat laboral obligada forçosament han d'afectar a molts àmbits. Sovint les actuacions s'hauran de fer transversalment. Algunes respostes poden ser:

1. Crear una taula de mobilitat comarcal per tal d'aconseguir la implicació de totes les parts interessades: associacions d'empresaris, administracions, treballadors i treballadores i entitats socioeconòmiques.
2. Potenciar el transport públic (per carretera i ferroviari):
 - Millorar les línies de transport existents i optimitzar els itineraris, augmentant el nombre d'expedicions i coordinant horaris.
 - Crear noves línies de transport intra/inter urbanes i, específicament, als polígons industrials.
 - Recuperar antigues vies de tren en desús pel transport de viatgers
 - Executar actuacions de promoció i d'informació, condicionament de parades, senyalització, tarificació favorable, etc.
3. Fomentar l'ús de xarxes de cotxes compartits
4. Fomentar l'obtenció del carnet de conduir entre les dones, els joves i els immigrants.
5. Fomentar el teletreball

A part de mesures i actuacions concretes que es portin a terme per pal·liar la problemàtica actual, el més important és actuar sobre l'arrel del problema: calen nous criteris de planejament urbanístic, el model actual no és sostenible. Compacitat, complexitat i mobilitat han de ser criteris definitoris del planejament territorial que ha de dibuixar els àmbits més idonis per al desenvolupament urbà, industrial i comercial del futur del Bages.

Proposta de treball

Els criteris de selecció de la proposta que presentem han estat:

1. Les competències de les parts que s'han d'implicar i el poder de decisió dels promotors del projecte
2. Els costos econòmics de les diferents alternatives i el pressupost disponible
3. Les probabilitats d'èxit
4. La contribució del projecte a la reducció de desigualtats en l'accés a la feina.

El Pacte Territorial per a l'ocupació del Bages s'hauria de proposar portar a terme, al llarg de l'any 2005, la **creació d'un sistema de cotxe compartit a la comarca del Bages**.

La creixent mobilitat laboral obligada dificulta la inserció laboral de les dones, els joves i els immigrants. Alguns aturats rebutgen ofertes de treball perquè no tenen al seu abast mitjans de transport, privats o públics, per arribar al lloc del treball. Som conscients que la creació d'un sistema de cotxe compartit a la comarca del Bages no resoldrà els problemes de la mobilitat per motius de feina, però, estem convençuts que contribuirà a la millora de les possibilitats d'ocupació dels col·lectius que tenen més dificultats de mobilitat.

L'actuació que es proposa s'emmarca en la línia estratègica 1 que el Pacte Territorial del Bages s'ha fixat per període 2004-2007:

Línia estratègica 1: Promoure l'accés de la població al mercat laboral del Bages, fent un suport especial als grups de treballadors més desfavorits.

Objectiu 1.1: Atendre les necessites d'inserció dels treballadors i de les treballadores.

Creiem que és viable crear un sistema de car-pooling (compartir trajectes en cotxes privats) a la comarca que permeti incidir favorablement en les possibilitats d'ocupació dels col·lectius que tenen més dificultats de mobilitat. Aquests tipus d'iniciatives s'estan portant a terme, com hem vist per les experiències estudiades, a tot l'estat, i des de fa més temps a tot Europa. La iniciativa no és nova, des de fa uns tres anys més de quaranta municipis de tota Espanya compten amb serveis similars i el número d'experiències està en creixement. Creiem que les administracions no poden tancar els ulls a la problemàtica. El cost econòmic de la instal·lació del sistema, de la programació inicial de la pàgina i de la llicència no supera els 3.000,00€. És un cost fàcilment assumible per les entitats del Pacte Territorial del Bages.

Objectius

L'objectiu general del sistema de cotxe compartit a la comarca del Bages és atendre les necessitats d'inserció laboral dels treballadors i les treballadores de la comarca.

L'objectiu específic és millorar les possibilitats d'ocupació dels col·lectius que tenen més dificultats de mobilitat: les dones, els joves i els immigrants.

A més, es vol aconseguir que la pàgina web esdevingui una eina de treball per als insertors i insertores de la comarca. La pàgina ha de ser un recurs per a les persones que busquen feina i que no tenen mitjans de transport propi per accedir als llocs de treball que oferten les empreses i que exigeixen un desplaçament.

Després d'analitzar diferents experiències, creiem viable la creació d'una pàgina web que organitzi un sistema de car-pooling (compartir trajecte) al Bages. La premissa és que aquesta web sigui senzilla i accessible i que permeti de manera econòmica organitzar eficaçment la possibilitat de compartir vehicle per a trajectes concrets habituals. Les condicions econòmiques que ofereix l'empresa Compartir SL, que gestiona el portal vertical www.compartir.org i www.compartir.es són bastant favorables, a més, tenen experiència contrastada en el servei i el seu àmbit d'actuació territorial és molt ampli.

D'altra banda, les experiències analitzades ens demostren la necessitat de crear la figura d'un gestor de mobilitat que recolzi la utilització de la pàgina. És una figura imprescindible per a l'arrencada del sistema, cal que es desenvolupin accions de difusió entre tots els agents implicats i la població en general. Molts projectes que han nascut amb molt bones intencions han fracassat perquè han muntat un bon sistema però no l'han dotat dels recursos humans necessaris per portar a terme la gestió i la difusió.

Recursos necessaris:

Materials: Creació i manteniment d'una pàgina web.

Humans: Contractació d'un/a gestor/a de mobilitat que faci accions de difusió entre totes les entitats implicades, les empreses i els treballadors.

Actors que haurien d'estar implicats en el projecte:

Cal buscar la complicitat de totes les entitats i institucions que estan implicades en el problema d'una o d'una altra manera. Només amb el compromís de totes les parts en la difusió i utilització d'aquest sistema es podrà dur a terme amb èxit l'experiència. Aquest compromís també ha de suposar una certa dotació

econòmica per crear, mantenir i millorar la pàgina web i la infraestructura que l'acompanyi.

El Consell Comarcal del Bages, com a entitat supramunicipal que inclou a tot el territori i com a entitat coordinadora del Pacte Territorial del Bages, hauria de liderar el projecte, amb la col·laboració i la participació de:

- Ajuntaments de la comarca
- Xarxa d'insertors i insertores de la comarca del Bages
- Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud
- Consorci del Cardener
- Consorci de les Valls del Montcau
- CCOO
- UGT
- PIMEC
- Federació d'Empresaris
- Cambra de Comerç i Indústria de Manresa
- La Patronal metal·lúrgica del Bages
- Consorci Viari de la Catalunya central
- Montepio de Conductors
- Federació d'Associacions de veïns del Bages
- Associació d'empresaris de Bufalvent
- Associacions d'empresaris d'altres polígons industrials
- Oficina Servei d'Ocupació de Catalunya a Manresa

6. FONTS CONSULTADES

- Cebollada i Frontera, Àngel (2003), *La ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent*. Departament de Geografia, UAB.
- Consell Comarcal del Bages (2004), *Anuari estadístic del Bages*.
- Consell Econòmic i Social del Bages (2002), *Dictamen sobre espais industrials i territori*. Consell Comarcal del Bages.
- Direcció General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (2004), *Projecte de millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a la comarca del Bages*.
- Román, Marta (2000) *Mujer, movilidad y accesibilidad en la metrópoli*. Ciudades para un futuro más sostenible, Boletín CF+S, núm. 13.
- Observatori del Mercat de Treball del Bages (2004), *La mobilitat per motius de feina al Bages*. Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud.
- Tobío, Constanza (1994) *El acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo*. Actas de las jornadas *Mujeres al norte*, celebradas en Oviedo y organizadas por la Dirección Regional de la Mujer y el Instituto de la Mujer.
- VV.AA. *La mobilitat en la contractació dels demandants d'ocupació a Catalunya l'any 2002*. Departament de Treball i Indústria de la Generalitat de Catalunya.
- Webs Internet:
 - www.dublintraffic.ie
 - www.moses-europe.org
 - www.belrail.be
 - www.ajsallent.org/
 - www.callusdigital.org/poble/
 - www.bages.org/poligons
 - www.compartir.org
 - www.compartir.es
 - www.europe.eu.int/comm/research/growth/gcc/projects/car-sharing.html
 - www.irishjobs.ie/
 - www.karlstad.se/ecomm/papers/BirgitSievers.pdf
 - www.eaue.de/winuwd/63.htm
 - www.mst.dk/project/NyViden/1999/01150000.htm
 - www.epe.be/workbooks/tcui/
 - www.epe.be/workbooks/tcui/example13.html
 - www.worldcarshare.com/

Aquesta actuació s'ha portat a terme conjuntament entre tres entitats del Pacte Territorial del Bages: la UGT Bages-Berguedà, el Consell Comarcal del Bages i el Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud.

El document ha estat elaborat pels tècnics següents:

Andreu Quintana, Departament de joventut del Consell Comarcal del Bages
Isabel Ledesma, Departament de promoció econòmica del Consell Comarcal del Bages
Noemí Fosas, Àrea de medi ambient del Consell Comarcal del Bages
Lidia López, Àrea d'empreses del Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud

En les fases de recerca d'informació i de planificació han col·laborat:

Marc Ros, del Consorci de Formació i Iniciatives del Bages Sud.
Olga Sanfeliu, de la UGT Bages-Berguedà.
Rufí Cerdan, cap de l'Àrea de medi ambient del Consell Comarcal del Bages fins novembre de 2004

Manresa, febrer de 2005