



**Diputació  
Barcelona**

Àrea d'Acció Climàtica

# La figura del gestor o gestora de la mobilitat

---

**Model de governança per a la gestió de la mobilitat  
als centres de treball, polígons d'activitat  
econòmica i altres centres generadors de mobilitat**

**Proposta d'aplicació al municipi de Rubí**

**Març de 2021**



**Ajuntament  
de Rubí**



**Direcció:**

Diputació de Barcelona

Manel Ferri Tomàs

Secció de Planificació Ambiental Local

Oficina de Canvi Climàtic i Sostenibilitat

Gerència de Serveis de Medi Ambient

Àrea de Territori i Sostenibilitat



**Diputació  
Barcelona**

**Redacció:**

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)

<https://iermb.uab.cat/>

Autora: Núria Pérez Sans



# Índex

<b>Introducció i objectius de l'estudi .....</b>	<b>4</b>
<b>1. La mobilitat als polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat i centres de treball.....</b>	<b>6</b>
Diagnosi i impactes socioambientals.....	6
Marc de referència i experiències sobre la gestió de la mobilitat generada .....	11
Marc de referència sobre la gestió integrada de polígons d'activitat econòmica .....	30
<b>2. Proposta d'un model de governança sobre la gestió de la mobilitat generada</b>	<b>33</b>
Directrius i elements de vertebració de la gestió de la mobilitat generada .....	34
Missió, funcions i dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat.....	38
El perfil professional del gestor/a de la mobilitat .....	42
<b>3. Proposta per l'Ajuntament de Rubí.....</b>	<b>45</b>
Justificació de la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament de Rubí .....	46
Orientacions sobre la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament de Rubí .....	61
Altres consideracions i orientacions pel desplegament i la gestió del PDE de l'Ajuntament de Rubí .....	66
<b>Bibliografia .....</b>	<b>67</b>
<b>Llistat de sigles i acrònims .....</b>	<b>69</b>
<b>ANNEX. Marc normatiu i de planificació de referència .....</b>	<b>70</b>

## Introducció i objectius de l'estudi

La problemàtica de l'accés al lloc de treball i de la mobilitat generada dels centres generadors de mobilitat ha començat a formar part de les agendes de diverses administracions i, de forma particular, va ser amb l'aprovació de la Llei 9/2003 de la mobilitat de Catalunya, que es va fer més evident. Aquest text normatiu estableix les eines necessàries en relació amb els instruments de planificació, d'avaluació i seguiment, de programació, de participació per a les diferents escales territorials. Més concretament, estableix que els polígons industrials i les zones d'activitat econòmica han de redactar plans de mobilitat específics i crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat. Per la seva banda, el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric (horitzó 2020) de la Generalitat de Catalunya, així com el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 de l'ATM – el primer en fase de revisió-, també recullen que determinats centres generadors de mobilitat públics o privats i els centres d'activitat econòmica han de redactar un pla de mobilitat o un pla de desplaçament d'empresa (PDE).

La mobilitat a la feina engloba el 23% del total de desplaçaments que es donen a l'àrea metropolitana de Barcelona, però representa el 48% del consum d'energia i entre el 48% i el 50% de les emissions de gasos GEH i contaminants locals (IERMB, 2014). Això es deu particularment al fet que aquesta mobilitat encara és molt dependent del vehicle privat, que s'explica en part per la desigual localització de la residència i l'activitat en el territori metropolità i que es tradueix en distàncies més elevades que les recorregudes per la resta de motius de desplaçament. Així mateix, no s'ha d'oblidar tampoc l'impacte socioambiental dels desplaçaments generats per grans centres generadors de mobilitat, com són els equipaments d'ús comercial, educatiu, cultural, sanitari, esportiu o lúdic.

Tanmateix, malgrat que s'han donat millores puntuals després d'aquests canvis normatius, la realitat és que, en termes generals, les iniciatives endegades no han implicat canvis substancials. Les polítiques desenvolupades s'han adreçat sobretot a grans polígons d'activitat i no han tingut un caràcter transversal. A més a més, principalment s'han redactat instruments de planificació que sovint no s'han acabat d'implementar, en molts casos a raó de models de governança ineficaços i que deriva en un finançament clarament insuficient. En paral·lel, també s'ha constatat una insuficient implicació de les empreses a causa de la inexistència de mecanismes d'inspecció i monitoratge prou eficaços per part de les administracions.

En resum, la gestió de la mobilitat a la feina i als centres generadors de mobilitat és un repte pendent en el nostre entorn. Cal encara definir quin abast té, quines tasques implica, com es finança i com s'ha

de desenvolupar en un context heterogeni i divers des del punt de vista dels agents que hi participen i de les característiques dels àmbits en els quals s'ha d'aplicar. Aquesta manca de sistematització de les polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada, de fet, es palesa, també, pel baix nombre de Plans de desplaçaments d'empresa (tant des de l'àmbit públic com privat) o de persones gestores de la mobilitat. De fet, existència del gestor/a de la mobilitat sol reflectir que es tracta d'una tasca estructural en la gestió diària a les administracions públiques i les empreses en les quals desenvolupa la seva activitat.

En aquest context, la Diputació de Barcelona promou l'elaboració d'un estudi sobre la figura del gestor o gestora de la mobilitat, a petició de l'Ajuntament de Rubí. L'objectiu és actualitzar el model de governança que la Diputació de Barcelona va redactar durant l'any 2019 sobre aquesta qüestió<sup>1</sup> i, al mateix temps, d'acord amb aquest model de governança, orientar a l'Ajuntament de Rubí pel que fa a la justificació de la necessitat de crear la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament. És a dir, promoure una figura de caràcter estructural que tingui com a missió principal promoure la implementació del Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) i, que al mateix temps, acompanyi els processos de planificació i gestió de la mobilitat generada a d'altres centres generadors de la mobilitat ubicats a Rubí.

Atès l'escenari de crisi sanitària en la qual ens trobem a causa del virus del SARS-CoV-2, el document mirarà d'introduir reflexions i propostes considerant els nous reptes que la pandèmia ha generat en l'àmbit de la mobilitat quotidiana de la població.

---

<sup>1</sup> “Proposta d'un model de governança per a la gestió de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat i centres de treball. Proposta d'aplicació al municipi de Parets de Vallès”

# 1. La mobilitat als polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat i centres de treball

## Diagnosi i impactes socioambientals

Ja fa uns quants anys que s'ha diagnosticat l'impacte dels models de mobilitat urbans en els que el vehicle privat assoleix volums diaris superiors als que un territori pot acollir sense patir cap externalitat o impacte negatiu. Entre d'altres, cal parlar de la pèrdua de competitivitat del sistema productiu, de la generació de models socialment excloents i de les externalitats del sector del transport per la seva elevada contribució en el canvi climàtic i en la pèrdua de salut de la població (accidentalitat, soroll i baixa qualitat de l'aire, particularment).

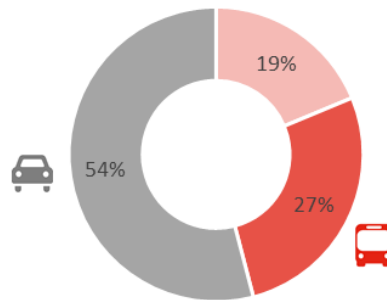
### *La mobilitat a la feina*

L'anada i tornada a la feina, particularment, està estretament associada als modes de transport motoritzats i dintre d'aquests, especialment amb el vehicle privat. No ens estendrem en les causes que han contribuït a generar un model urbà on l'habitatge i el lloc de treball o altres funcions urbanes han quedat deslocalitzades en el territori. Les raons que ho expliquen tenen a veure amb les transformacions territorials i socials ocorregudes en els darreres dècades al conjunt de la regió metropolitana de Barcelona.

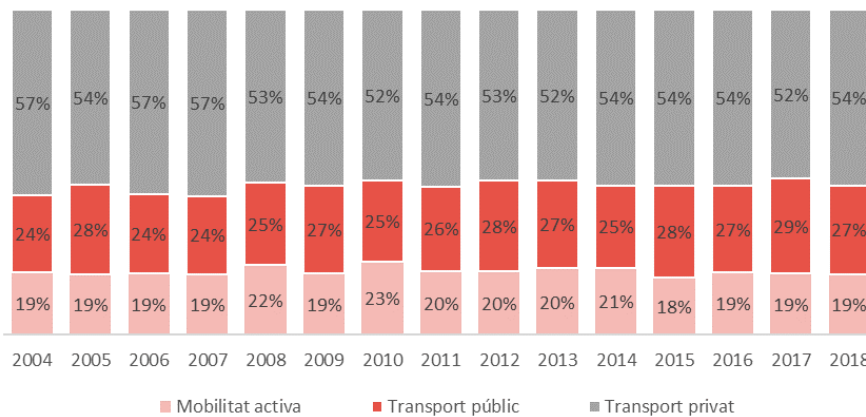
De manera general, cal parlar dels canvis en la distribució de la població derivats de les migracions residencials que s'han donat en les darreres dècades del centre a la perifèria i, també, de l'extensió del desenvolupament de teixits urbans residencials de baixa densitat o de caràcter extensiu. En paral·lel, també cal parlar d'un procés de desplaçament de les activitats econòmiques cap a zones externes dels nuclis urbans cercant sòl més barat i ben comunicat amb la xarxa viària d'alta capacitat. Aquesta tendència, iniciada per les activitats industrials, també ha afectat l'activitat logística, l'activitat terciària, el comerç i, fins i tot, i determinades activitats d'oci i de lleure. No obstant això, no s'ha d'oblidar que Barcelona i els municipis del nucli central de la metròpoli continuen sent el focus central de localització de l'activitat econòmica.

És per això que la mobilitat per accedir a la feina ha copsat intensament l'impacte de la metropolització a la metròpoli de Barcelona. Es tracta d'una mobilitat que, si bé capta el 17% de la mobilitat dels residents a la regió metropolitana de Barcelona (sense considerar les tornades a casa), el 53%

d'aquesta es resol en vehicle privat i tan sols el 19% en modes actius (caminant, en bicicleta o en vehicles de mobilitat personal) (2018, EMEF).

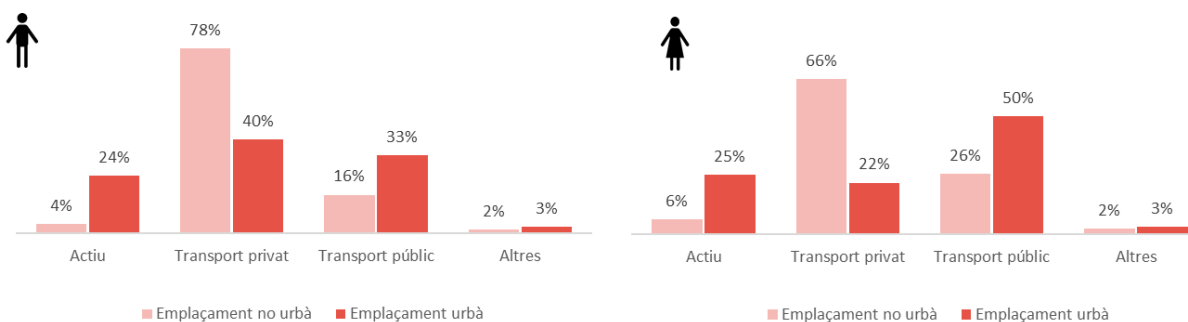


**Gràfic 1.** Distribució modal dels desplaçaments segons per anar a la feina (2018). Residents a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona



**Gràfic 2.** Distribució modal dels desplaçaments per anar a la feina (2004-2018). Residents a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona. Font: EMEF. Nota.-Com a regió metropolitana de Barcelona s'ha considerat les comarques de l'Alt Penedès Barcelonès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i Vallès Oriental

L'ús del vehicle privat en els desplaçaments per feina, a més, s'intensifica quan la destinació s'emplaça en un entorn no urbà. En aquest cas, el 78% dels homes i el 66% de les dones que hi treballen es desplacen en vehicle privat. Aquestes xifres canvien substancialment quan la destinació s'integra en una trama urbana on els modes actius i del transport públic augmenten.



**Gràfic 3.** Mode de transport utilitzat per anar a la feina. Residents a l'àrea metropolitana de Barcelona. Font: ECURB 2017. NOTA: la categoria de mode de transport "altres" inclou els desplaçaments que combinen privat i públic i la categoria altres.

A més del mitjà de transport, que per si mateix ja es tradueix en uns majors impactes socioambientals, s'ha de tenir present que aquest 17% de desplaçaments presenten unes característiques que amplifiquen el seu impacte, a conseqüència de les majors distàncies recorregudes i la baixa ocupació dels vehicles. Això implica, en conseqüència, que aquesta mobilitat prengui més rellevància del que les xifres relatives dels desplaçaments indiquen. Particularment, a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, la mobilitat per feina representa 48% del consum d'energia i entre el 48% i el 50% de les emissions de gasos contaminants (IERMB, 2014). Per tot això, les externalitats ambientals d'aquesta mobilitat és més àmplia en comparació amb la mobilitat personal i per estudis, que en conjunt acullen més desplaçaments diaris. També posa de manifest la necessitat de situar la mobilitat a la feina en el marc de les prioritats per a la transició energètica i mitigació de l'impacte del canvi climàtic, així com, entre les prioritats per a la millora de la qualitat de l'aire a l'entorn urbà.

D'altra banda, s'ha de tenir present que la mobilitat a la feina pot contribuir també a incrementar l'exclusió social que pateixen determinades persones. Com es coneix, l'accés al vehicle privat és menor entre la població de menys renda, les dones, la població jove o les persones amb discapacitat. Així, per a garantir un accés al treball de forma inclusiva, cal disposar d'un transport públic de qualitat i unes xarxes de suport a la mobilitat activa capaces de garantir l'accessibilitat i la qualitat dels desplaçaments d'aquestes persones. És per això que la manca de serveis de transport públic adequats poden limitar l'accés a feines menys pròximes al lloc de residència, contribuint a perpetuar determinades situacions d'exclusió i, fins i tot, a generar disfuncions en el mercat laboral.

El temps és un altre element que pot contribuir a amplificar la desigualtat social. S'observa, en aquest sentit, que el temps per anar o tornar de la feina és diferent segons el mode de transport utilitzat: els que hi van en transport públic hi dediquen de mitjana 40 minuts, mentre que els que hi van en vehicle privat hi dediquen de mitjana 25 minuts (població resident a l'RMB). Aquesta diferència –tot i donar-se en els fluxos urbans o interurbans- destaca en la mobilitat interurbana, on la durada dels desplaçaments per motiu de feina en transport públic és de 50 minuts, aproximadament mitja hora més que en vehicle privat (EMEF 2018). Tenint en compte que el temps és una variable que pesa molt en l'elecció modal entre la població activa ocupada, aquests valors constaten la penalització als treballadors que només poden anar a la feina amb transport públic. Al mateix temps, és també un element que desincentiva l'ús del transport públic en els treballadors que tenen accés a un vehicle privat.

Des del punt de vista dels impactes socials, un altre element a considerar té a veure amb el fet que part de la població es pot veure obligada a anar a la feina en vehicle privat motoritzat per la manca o insuficient oferta en transport públic o per la dificultat d'arribar-hi en modes actius. Aquest grup pot



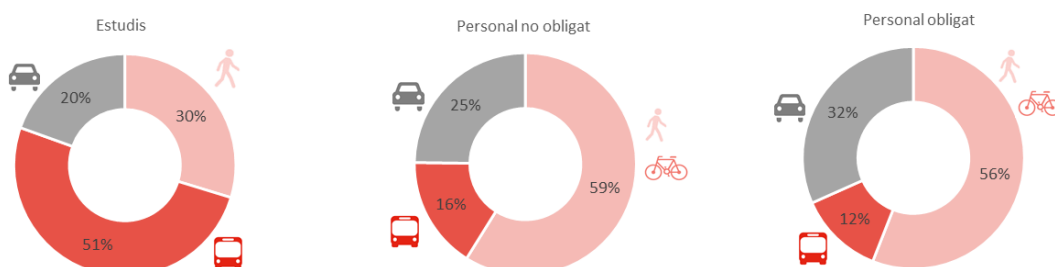
ser molt divers des del punt de vista de les persones que agrupa. Per una banda, pot incloure a persones que en relació amb el seu nivell d'ingressos, han de fer un esforç econòmic important per afrontar les despeses que comporta haver de tenir en propietat un cotxe. També hi poden haver persones que no voldrien anar a la feina en vehicle privat perquè no els hi agrada, perquè els genera algun tipus d'inseguretat o perquè estan conscienciades de les seves externalitats, però que no tenen una alternativa adequada.

Finalment, no s'ha d'oblidar l'accidentalitat viària associada als desplaçaments per feina: l'any 2018 el 3,6% dels accidents laborals amb baixa a Catalunya es van declarar com accidents de trànsit (el 3,8% a la província de Barcelona). A més a més, el mateix any hi varen haver 19.653 accidents *in itinere* a Catalunya, dels quals 1,2% van ser greus o mortals. A part de les conseqüències personals per al treballador i l'entorn familiar, comporta l'assumpció dels costos derivats de les baixes laborals i de les indemnitzacions per part dels empresaris.

#### **La mobilitat personal i per estudi**

La mobilitat personal tant de caràcter ineludible com de tipus opcional, que capta el 66% dels desplaçaments de la població resident, té un patró menys vinculat del vehicle privat. Es tracta d'una mobilitat molt diversa que aglutina els desplaçaments per a fer activitats no relacionades amb la feina o estudi i, per tant, respon a múltiples activitats tals com acompanyar/recollir els fills a l'escola, fer compres quotidianes, fer activitats d'oci o anar al metge, entre d'altres.

Amb els desplaçaments per anar a l'escola o al lloc d'estudi, passa quelcom similar, sent desplaçaments menys dependents del vehicle privat. En aquest cas, però, el transport públic guanya protagonisme, ja que bona part dels estudiants tenen menor accés al vehicle privat, ja bé sigui pel límit d'edat de conducció permès, com per la menor autonomia econòmica que limita la disponibilitat de tenir un vehicle privat.



**Gràfic 4.** Distribució modal dels desplaçaments segons el motiu. Residents a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona. Font: EMEF 2018. Nota 1.- Com a regió metropolitana de Barcelona s'ha considerat les comarques de l'Alt Penedès Barcelonès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i Vallès Oriental.

No obstant això, la localització de grans equipaments educatius, sanitaris o comercials fora de les trames urbanes i, per tant, desconnectats dels teixits urbans residencials o d'usos mixtos, també contribueixen a generar hàbits de mobilitat de població orientats al vehicle privat. Es tracta d'un model que no és dominant a la regió metropolitana, però existent en determinats àmbits del territori i que també cal tenir-lo present, sobretot pel que fa a la gestió de la mobilitat generada d'aquests espais. És per això que, en determinats punts del territori, la separació de funcions urbanes implica la generació de models de mobilitat en els que en la mobilitat personal hi predomina el vehicle privat.

## Marc de referència i experiències sobre la gestió de la mobilitat generada

En aquest apartat s'explica el marc legislatiu, normatiu i de planificació vigent a diferents escales sobre la gestió de la mobilitat generada aplicable a l'àmbit de la província de Barcelona. Es recullen, també, les vies de finançament disponibles per al desplegament de la normativa i planificació. De forma complementària, es recullen algunes experiències vigents a Catalunya. Com a informació de suport d'aquest apartat, a l'Annex 1 es recullen els textos literals del marc de referència que s'ha explicat.

Complementàriament, per tal de conèixer com s'aborda aquesta qüestió en altres estats o regions, es fa un breu explicació del marc de referència de les polítiques que es desenvolupen i s'expliquen algunes bones pràctiques que poden orientar les propostes en el nostre entorn sobre la figura del gestor/a de la mobilitat.

### *Marc normatiu i de planificació de referència*

Els compromisos internacionals amb incidència ambiental recullen directrius generals sobre l'energia, el canvi climàtic, la contaminació i el medi ambient urbà, elements estretament vinculats amb el transport i el model de mobilitat. Així, un canvi en el model energètic associat al sector del transport i l'assoliment de patrons més sostenibles en la mobilitat, esdevenen factors decisius a l'hora de donar resposta a aquestes directrius d'abast internacional.

En aquest context, un canvi de model associat a la mobilitat generada pels polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat i centres de treball pot contribuir de manera substancial en aspectes tan globals com són la transició energètica, la mitigació del canvi climàtic, la salut i la inclusió social de la ciutadania. Com s'ha vist, per les seves característiques, aquesta mobilitat és generadora de forts impactes socioambientals sobre els quals cal actuar.

En aquest marc internacional, cal destacar *l'Agenda 2030 sobre el Desenvolupament Sostenible* aprovada l'any 2015 per les Nacions Unides. L'Agenda compta amb 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) que inclouen des de l'eliminació de la pobresa fins a la lluita al canvi climàtic, l'educació, la igualtat de la dona, la defensa del medi ambient o el disseny de les nostres ciutats. Cada ODS inclou diferents fites (en total 169) que contribueixen al compliment de l'objectiu. Si bé, cal la implicació de totes les administracions, les administracions locals són al centre de l'Agenda 2030, ja que, més enllà de l'objectiu 11 sobre les ciutats i comunitats sostenibles, tots els ODS tenen fites que apelen directament a les responsabilitats locals.

Cal tenir present que agenda constitueix el paraigua que engloba la resta d'agendes globals, entre les quals s'inclouen la Nova Agenda Urbana, l'Acord de París sobre canvi climàtic (COP21), l'Agenda d'Acció d'Addis Abeba i el Marc d'Acció de Sendai, destinades a reforçar l'acció dels ODS en àrees específiques com el desenvolupament urbà, el medi ambient, el finançament al desenvolupament i la resiliència davant el risc de desastres, respectivament.



Imatge 1. Objectius de desenvolupament sostenible (ODS). Font: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Els ODS inclouen quatre objectius generals que es refereixen als efectes directes socioambientals del transport i la mobilitat i a la planificació de les ciutats. Aquests són:

- O3. Garantir una vida sana i promoure el benestar per a tots en totes les edats, que parla de reduir les víctimes d'accidents de trànsit i els casos de mort i malaltia per contaminació de l'aire.
- O11. Ciutats i comunitats sostenibles.
- O13. Adoptar mesures urgents per combatre el canvi climàtic i els seus efectes.
- O7. Energia neta i assequible.

Adicionalment, hi ha altres ODS amb efectes indirectes:

- O8 – Treball digne i creixement econòmic.
- O9 – Indústria, innovació i infraestructures fiables, sostenibles, resilientes i de qualitat.
- l'O10 – Reducció de les desigualtats.

La Unió Europea, per la seva banda, en compliment als compromisos internacionals adoptats i de conformitat amb l'Agenda 2030, la Nova Agenda Urbana de les Nacions Unides, disposa de l'Agenda

Urbana Europea amb la finalitat de fomentar una millor legislació, un accés més fàcil al finançament i un major intercanvi de coneixements sobre qüestions rellevants per a les ciutats. Alhora, s'incorporen a la legislació europea els compromisos internacionals de l'Acord de París en matèria d'energia i clima. En particular, dins del "Marc sobre clima i energia 2030" (UE) i, més recentment, dins del paquet "Energia neta per a tots els europeus" (UE), introdueix els primers plans nacionals d'energia i clima.

No obstant això, ara per ara la UE no disposa de cap marc legislatiu específic que serveixi de marc de referència reglamentària als països membres per a desenvolupar polítiques actives per a reduir la dependència del vehicle privat en els desplaçaments a la feina. És a dir, malgrat que diversos països desenvolupen polítiques sobre la mobilitat dels treballadors i que, en termes generals, les problemàtiques no són molt diferents, no existeix una directiva que contempli aquesta qüestió. Amb tot, la Comissió Europea reconeix el potencial associat a la gestió de la mobilitat en el seu Pla d'Acció en Mobilitat urbana (COM (2009) 490 p.10). Aquesta comunicació afirma que les polítiques de mobilitat de les empreses poden influir en els hàbits de mobilitat, de manera que cal que informin els treballadors sobre les opcions de transport sostenible. Es considera que les empreses i les administracions públiques poden contribuir a modificar aquests hàbits a través d'incentius econòmics i amb normes en matèria d'aparcament.

### ***Marc referència estatal***

L'Estat impulsa la redacció dels anomenats Plans de Transport al Treball (en endavant, PTT) a partir de diferents instruments legislatius o de planificació sobre l'estalvi i l'eficiència energètica, la qualitat de l'aire o el canvi climàtic. Des de l'any 2004, les ordenances fiscals municipals poden, d'acord amb la Llei d'hisendes locals, bonificar la quota de l'impost d'activitats econòmiques per a subjectes passius que tributin per quota municipal i que estableixin plans de transport.

Més endavant, la *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible* va incloure els PTT a l'article 103. S'instava a què les administracions competents fomentessin el desenvolupament dels plans de transport d'empreses (de caràcter voluntari), prestant especial atenció als centres de treball públics o privats que per les seves característiques s'aconselli la seva implementació. Es proposava també, l'adopció de plans mancomunats per a les empreses que comparteixin edifici o ubicació, així com la designació d'un coordinador de mobilitat en empreses de més de 400 treballadors, per a facilitar l'aplicació i el seguiment del pla de transport adoptat. Aquests plans hauran de respectar les previsions dels Plans de mobilitat sostenible aprovats en el seu àmbit territorial.

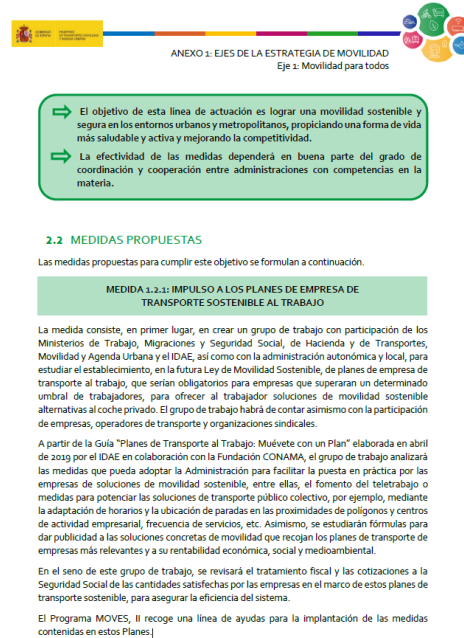
Per la seva banda, l'Institut de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) depenent del Ministerio para la Transición Ecológica, ha esdevingut un dels organismes més actius pel que fa a l'impuls de mesures sobre la millora de la mobilitat a la feina. Per la seva banda, el *Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016* (Plan AIRE) va promoure incentius econòmics per al desenvolupament de plans de mobilitat i del teletreball en l'àmbit de les administracions públiques (també empreses privades). El **Programa MOVES II** aprovat el juny de 2020, de la mateixa manera que el *Programa Moves* (corresponent a l'any 2019) a banda de l'atorgament d'incentius per a la compra de vehicles de baixes emissions, també atorga ajudes econòmiques per al desplegament de mesures derivades dels PTT. La gestió de les ajudes econòmiques es delega a les comunitats autònomes i a Catalunya, és l'Institut Català d'Energia (ICAEN) qui assumeix aquesta funció.

Més recentment, l'esborrany del *Plan nacional integrado de energía y clima 2021-2030* (PNIEC 2021-2030) del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO), defineix els objectius de reducció de GEH, de penetració d'energies renovables i d'eficiència energètica i determina les línies d'actuació. De fet, es tracta d'un instrument que juntament amb la futura *Ley de Cambio Climático y Transición Energética* i l'*Estrategia de Transición Justa* s'integren en l'anomenat *Marco Estratégico de Energía y Clima* que pretén arribar a un marc estable per a la descarbonització de l'economia espanyola i que dona resposta als ODS i als compromisos internacionals de l'Acord de París (COP 21). El document preveu mantenir i, fins i tot, reforçar, les polítiques d'impuls de la millora de la mobilitat a la feina.

Com a element d'interès, es recull la proposta de modificar l'article 103 de la **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible** per tal que **s'exigeixi que les empreses de més de 250 treballadors que redactin un PTT i que, en paral·lel, creïn per a cadascuna de les empreses la figura del coordinador de mobilitat**. En aquest cas, doncs, es rebaixa el nombre de treballadors a partir dels quals les empreses han de redactar un PTT (passant dels 400 als 250 treballadors). També es proposa la creació d'una plataforma dirigida als ciutadans i als gestors de la mobilitat, on s'inclourien guies així com, informació útil per a promoure la implementació dels PMUS (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible) i els PTT. És a dir, la voluntat és la de reforçar el que ja s'està venint fent des de fa uns anys i reforçar l'aplicació de les mesures.

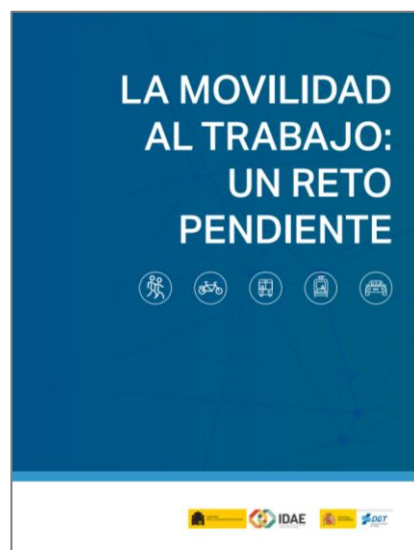
Complementàriament a les actuacions del MITECO, el Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) està iniciant un diàleg obert de mobilitat amb la finalitat de desenvolupar un paquet de mesures sobre mobilitat sostenible. Entre d'altres, s'elaborarà a nivell estatal la Llei de mobilitat sostenible y finançament del transport públic, a través de la qual s'abordarà de manera integral les necessitats de la societat davant de nous models i requeriment relacionats amb la mobilitat. Es prestarà una especial atenció a la generació de recursos econòmics per a dotar el transport públic, en

especial a les àrees metropolitanes de recursos financers per oferir un servei de millor qualitat y afavoreixi el canvi modal. A més a més, aquest diàleg ha presentat l'esborrany de l'anomenada *Estrategia de movilidad segura, sostenible, conectada 2030*, document que fa referències de manera explícita a l'impuls dels PTT.



Imatge 2. *Estrategia de movilidad segura, sostenible, conectada 2030*. Font: <https://esmovilidad.mitma.es/>

Cal destacar el marc de col·laboració que s'ha establert entre la Direcció General de Trànsit (Ministerio del Interior) i l'IDAE (MITECO). De forma conjunta ambdós organismes han editat una publicació sobre com abordar la mobilitat al treball (*Movilidad al trabajo: un reto pendiente*).



Imatge 3. Portades de publicacions fetes p de la guia sobre Plans de transport al treball. Font: <https://www.idae.es>

### ***Marc de referència a Catalunya***

Com s'ha dit, la Llei catalana de mobilitat de l'any 2003, en la seva disposició addicional tercera va incloure un text relatiu a la planificació de la gestió de la mobilitat generada dels polígons industrials i les zones d'activitat economia a càrrec dels ajuntaments i del Govern. Es va introduir, al mateix temps, la figura del gestor o gestora de la mobilitat per aquests àmbits, figura que hauria de ser finançada per les empreses de l'àmbit. També es preveia desplegar la llei mitjançant l'aprovació d'un reglament que definís quins polígons industrials i zones d'activitats econòmiques han d'elaborar un pla de mobilitat específic (PME). Ara per ara aquest reglament no ha estat encara aprovat.

Durant els anys posteriors a l'aprovació de Llei, la Generalitat de Catalunya va promoure l'elaboració de diversos PMEs en polígons d'activitat i es van activar diverses accions i iniciatives. Poc a poc, la crisi i la contenció de la despesa pública van suposar una reducció de l'activitat en el desenvolupament d'aquests plans. La manca d'implicació de les empreses es va fer encara més evident en el període de recessió econòmica.

Una altra explicació pot tenir a veure amb el què s'explica en l'apartat "Marc de referència sobre la gestió de integrada de polígons d'activitat econòmica" d'aquest document. És a dir, sovint els polígons d'activitat econòmica responen a realitats molt diverses (quant a les dimensions, el nombre de treballadors o visitants...) i amb estructures de gestió o de representació que poden variar molt. Al mateix temps, no sempre existeixen polítiques supralocals o locals que ordenin, planifiquin i gestionin aquests àmbits des d'una dimensió àmplia i transversal (manteniment de l'urbanització, serveis, equipaments comuns, model de gestió, etc.). És a dir, quan les polítiques de gestió integrada són menors, element que sol ser freqüent a Catalunya, la introducció del vector de la mobilitat sol ser més difícil.

La llei de la mobilitat, a més a més, inclou el requeriment d'incorporar dins dels plans de mobilitat urbana un pla d'accés als sectors industrials del municipi (o municipis integrants del PMU). Aquest text que obria la porta a què els ajuntaments s'impliquessin en la mobilitat generada dels polígons industrials i es treballés a una escala més propera, en termes generals, ha estat una pràctica poc estesa. No obstant això, sí que podem trobar alguns casos on els equips de mobilitat dels ajuntaments han impulsat marcs de col·laboració amb el teixit empresarial per a planificar i gestionar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat (aquest és el cas de l'Ajuntament de Terrassa i recentment també l'Ajuntament de Barcelona).



Més enllà del desplegament de la Llei de la mobilitat, a hi ha altres iniciatives impulsades des de la Generalitat de Catalunya:

1. El Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC), preveia diverses actuacions per incentivar i donar suport tècnic a la incorporació de criteris d'estalvi i eficiència energètica a la planificació de la mobilitat de les empreses, ja sigui des de l'òptica del desplaçament dels treballadors com dels béns. Segons l'informe de seguiment del PECAC elaborat l'any 2016 no es van desenvolupar actuacions en la línia esmentada.
2. L'ICAEN s'ha encarregat de tramitar les ajudes econòmiques per a la redacció dels PTT i dels PMUS i del desplegament de les mesures d'aquests, a partir del fons econòmic que l'IDAE posa a disposició de les comunitats autònomes (mitjançant convocatòries d'ajuts en un sistema de concurrència competitiva). Aquestes ajudes, però, s'han centrat sobretot -i com es veurà en el següent apartat- a l'àmbit regional barceloní, atès el major desenvolupament de les polítiques sobre la mobilitat sostenible.

Complementàriament, es poden considerar les iniciatives existents en l'àmbit de les polítiques d'ocupació. A l'Acord Interprofessional de Catalunya per als anys 2018-2020, subscrit entre les organitzacions sindicals i les patronals més representatives de Catalunya, es recull la necessitat de promoure mesures en favor de la mobilitat sostenible als centres de treball. Com a elements dinamitzadors del desenvolupament d'un nou model productiu, s'acorden iniciatives per al seguiment en les empreses i sectors del Pacte Nacional per a la Indústria, l'aparició de la indústria 4.0 i la digitalització i majors desenvolupaments en la negociació col·lectiva de les polítiques mediambientals i de mobilitat sostenible.

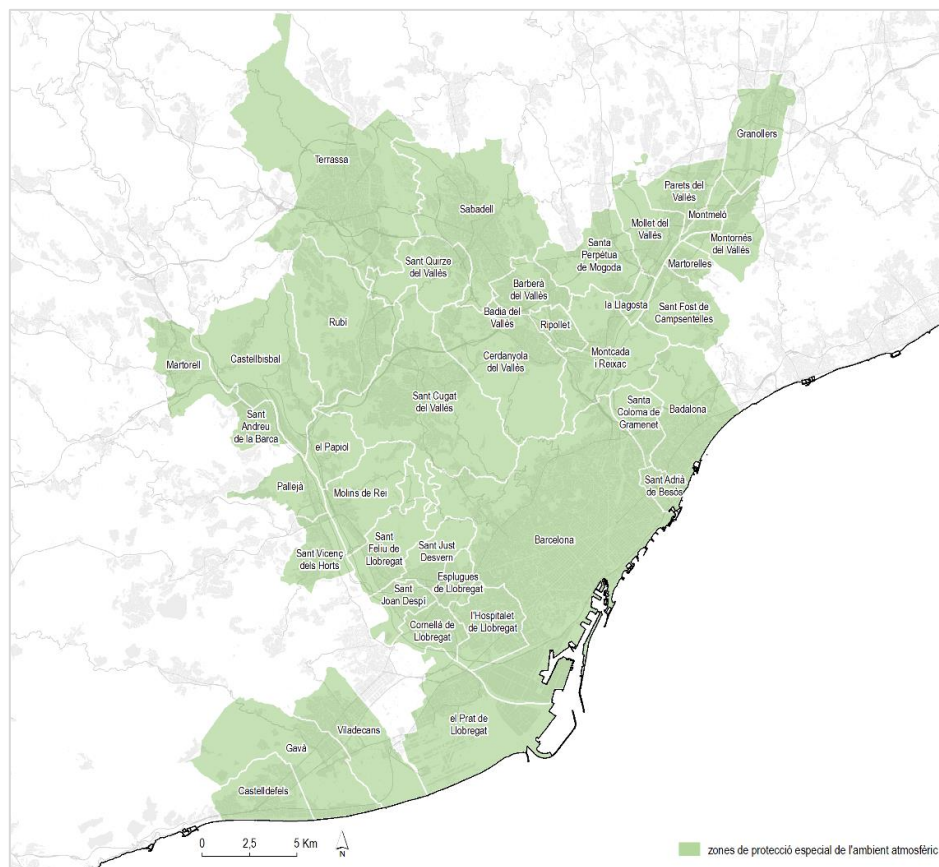
Més recentment l'aprovació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic preveu atorgar ajuts, bonificacions o beneficis fiscals a les empreses que tinguin més de 250 treballadors relacionats amb actuacions i projectes de naturalesa ambiental, energètica o d'innovació per a una transició cap a una economia neutra en carboni.

### ***Marc de referència a l'àmbit regional de Barcelona***

A l'àmbit regional i metropolità de Barcelona existeix un marc regulador molt més ampli que a la resta de Catalunya. La declaració de la Zona de Protecció Especial (ZPE) de l'ambient atmosfèric a l'àmbit de 40 municipis de l'àrea de Barcelona on es troba el municipi de Rubí (a través del Decret 226/2006, de 23 de maig), així com l'aprovació dels plans d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire per aquest

àmbit, conjuntament amb el Pla director de mobilitat de l'ATM ha permès avançar més sobre aquesta qüestió.

Amb l'aprovació del Decret i del primer Pla d'actuació de qualitat de l'aire per a l'àmbit de la ZPE es van concretar quins centres de treball havien de dotar-se d'un pla de mobilitat d'empresa (abans del 31 de desembre de 2008). S'indicava, doncs, que els centres d'administracions i empreses públiques de més de 200 treballadors propis o externs n'havien de redactar un. En el cas dels centres privats de treball, el nombre de treballadors ascendia a 500 treballadors (o visitants en cas d'un CGM) tret que estiguessin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a la qual pertanyen. La impossibilitat d'executar la redacció d'aquests plans en el termini establert, va suposar que els següents plans d'actuació de qualitat de l'aire fossin menys ambiciosos sobre aquesta qüestió. En aquest cas, el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 (PMQA-2020) va determinar que s'havien de redactar plans en els àmbits que segons el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada es considerin una implantació singular.



**Mapa 1.** Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric segons el Decret 226/2006, de 23 de maig. Es van declarar zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules. Font: IERMB

Més enllà dels PTT o dels PDE i, per tant, de l'esfera de les empreses (públiques o privades), l'ATM ha impulsat els plans de mobilitat específics en els Polígons d'activitat econòmica (PAE) i en els anomenats

centres generadors de mobilitat (CGM) que puguin generar un determinat volum diari de viatges (tant de persones treballadores com de visitants). Cal tenir en compte que a l'àmbit territorial de l'RMB l'any 2019 el nombre d'empreses de més de 250 treballadors és de 5.436, representant tan sols el 0,5% de les empreses que tenen assalariats<sup>2</sup>. L'execució de plans de mobilitat en àrees d'activitat econòmica que aglutinen petites i mitjanes empreses (el 96,8% de les empreses a l'RMB té 50 o menys treballadors) o CGM que sumen viatges per altres motius (compres, lleure, etc.), permet incrementar l'abast de les polítiques la millora de la gestió de la mobilitat generada.

Tot i això, malgrat que l'ATM ha incorporat en els diversos plans directors de mobilitat mesures específiques i ha tractat de dissenyar polítiques en aquest àmbit, la realitat és que el balanç del darrer pla (pdM 2013-2018) ha constatat com l'Eix 7, que fa referència als CGM i de forma concreta als PAE, va ser l'Eix que menys es va desenvolupar. S'ha conclòs que es tracta d'un eix que cal reorientar i impulsar de forma més prioritària. Així, el nou pdM pel període 2020-2025 explica que s'ha produït un estancament pel que fa a la redacció, la implementació i l'actualització dels PME i dels PDE. Tal com es recull, en molts casos aquestes mancances van lligades a la desconeixença del marc legal que regula els PDE o PME, a la falta de recursos per implementar les mesures, a l'absència d'un organisme sancionador que faci complir el marc legal o a l'absència de la figura del gestor de la mobilitat i de les taules de mobilitat.

En aquesta línia, el pdM 2020-2025 incorpora 9 mesures integrades en un eix que vol fomentar l'accés sostenible a les zones d'activitat i als pols de mobilitat. Entre d'altres, per tal de donar resposta a les mancances detectades i continuar desplegant la Llei 9/2003, considera clau disposar d'una regulació formal per mitjà d'un Decret. Aquest Decret hauria d'especificar quines condicions han de complir les zones d'activitats econòmiques per a redactar un PME, regular la figura del gestor de la mobilitat dels polígons, el sistema de finançament, etc. Per tot això i a expenses d'aquest decret, el pdM 2020-2025 no estableix quins són els CGM que han de redactar un PME. No obstant això, suggereix que els PME els redactin polígons que es troben localitzats en corredors comuns de mobilitat amb la idea de crear sinergies entre territoris que permetin assolir de manera més eficient els objectius de mobilitat

---

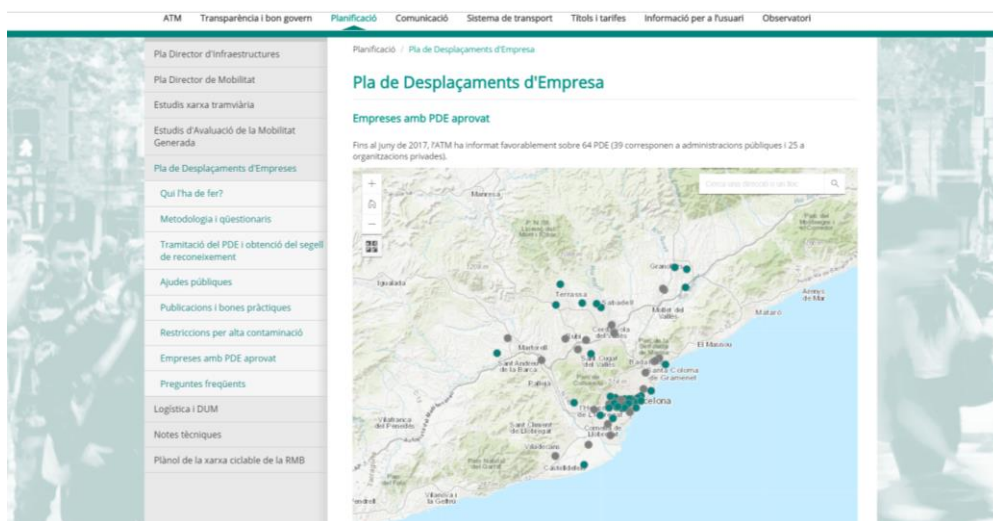
<sup>2</sup> Setembre 2019. Observatori d'Empresa i Ocupació. Generalitat de Catalunya. Només es disposa de dades desagregades per als municipis de més de 4.000 habitants.

sostenible. L'agrupació de polígons o zones d'activitat econòmica caldrà que es consensui amb el territori tenint en compte les característiques i les dinàmiques de mobilitat.

Per la seva banda, es preveu la redacció de PDEs en empreses de més de 199 treballadors en l'àmbit 40 del PMQA-2020. A la resta àmbit SIMMB, es proposa que es redactin aquests PDEs a empreses de més de 500 persones treballadores, així com aquelles empreses que es considerin que són una implantació singular segons el Decret 344/2006 (de la mateixa manera que ja el PMQA-2020 per l'àmbit ZPE 40).

Complementàriament, el web de l'ATM ofereix recursos digitals per a afavorir la implementació dels PDE, ja que fins fa relativament poc mancaven molts mecanismes de comunicació tant de la normativa vigent com de les subvencions disponibles per a la redacció dels plans. També es posen a disposició altres recursos com guies per a l'elaboració d'un PDE (metodologia i qüestionaris), publicacions i bones pràctiques, etc.

Cal destacar que des de l'any 2019 l'ATM publica unes subvencions destinades a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa. L'objecte de les ajudes és el de fomentar la realització d'un PDE, especialment en l'àmbit de la qualitat de l'aire, ja que l'actual nombre de PDE es troba molt allunyat del nombre de centres de treball obligats a realitzar-los segons el PMQA-2020. Així, per tal de fomentar els PDE en la petita i mitjana empresa com a instrument bàsic per optimitzar la mobilitat dels treballadors i visitants, es permet l'accés a les persones físiques, empreses i societats mercantils que no estan obligades a redactar un PDE. Així, per exemple, poden accedir a l'ajuda els edificis de treball i complexos on hi treballin més de 50 persones.



Imatge 4. Informació disponible sobre els PDE al web de l'ATM. Font: <https://www.atm.cat/web/ca/PDE.php>

Marc internacional

Marc estatal

Marc català

Marc regional

	<b>Agenda Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)</b> 17 objectius que integren la Nova Agenda Urbana, l'Acord de París sobre canvi climàtic (COP21)	
<b>Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible</b>	<b>Comunicació: Pla d'Acció en Mobilitat urbana (COM (2009) 490)</b> Les polítiques de mobilitat de les empreses poden influir en els hàbits de mobilitat, i cal que informin als treballadors sobre les opcions de transport sostenible. Es considera que les empreses i les administracions públiques poden contribuir a modificar aquests hàbits a través d'incentius econòmics i amb normes en matèria d'aparcament.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les administracions competents han de fomentar els Plans de transport d'empreses (no obligatoris).</li> <li>• Es proposa l'adopció de plans mancomunats.</li> <li>• Designació d'un coordinador en empreses de més de 400 treballadors.</li> <li>• Coordinació amb el PMUS de l'àmbit territorial.</li> </ul>	<b>Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan Aire 2013-2016)</b> Incentius econòmics al desenvolupament de plans de mobilitat i teletreball per les administracions públiques: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plans de mobilitat per a funcionaris i treballadors de la funció pública.</li> <li>• Promoció dels plans de transport a la empresa o centre de treball, acordats en el marc de la negociació col·lectiva.</li> <li>• Promoció teletreball.</li> </ul>	<b>Real Decreto 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales</b> Les ordenances fiscals municipals poden bonificar la quota de l'impost d'activitats econòmiques per a subjectes passius que tributin per quota municipal i que estableixin plans de transport.
	<b>Plan nacional integrado de energía y clima 2021-2030 (PNIEC 2021-2030) (esborrany)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exigència de redacció PTT en empreses de més de 250 treballadors (proposta modificació Llei d'economia sostenible) i creació de la figura del coordinador de mobilitat.</li> <li>• Creació d'una plataforma dirigida als ciutadans i als gestors de la mobilitat, on s'inclouguin guies i altra informació útil per a promoure la implementació dels PMUS i els PTT.</li> </ul>	<b>Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.</b> Subvencions a la implantació d'actuacions de mobilitat al treball o centres d'activitat inclosos dins d'un PTT segons la definició de la Llei 2/2011 d'Economia Sostenible.
<b>Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pla de mobilitat específic (Govern i ajuntament/s) per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin determinades condicions (superfície, nombre d'empreses/tr treballadors) que es determinin per reglament.</li> <li>• Creació de la figura del gestor-a de la mobilitat i establir el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen.</li> <li>• Els PMUs han d'incloure un pla d'accés als sectors industrials del llur àmbit territorial.</li> </ul>	<b>Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar a nivell tècnic i econòmic l'elaboració de plans de desplaçament d'empresa (PDE).</li> <li>• Afavorir mesures: flexibilitat horària, teletreball, torns de treball, etc.</li> <li>• Actuacions en polígons industrials i centres de treball per a promoure l'accés en vehicles col·lectius, incentivant un canvi de cultura del vehicle privat pel col·lectiu.</li> </ul>	
<b>Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic</b> Atorgar ajuts, bonificacions o beneficis fiscals a les empreses que tinguin més de 250 treballadors relatius a actuacions i projectes de naturalesa ambiental, energètica o d'innovació per a una transició cap a una economia neutra en carboni.	<b>Acord Interprofessional de Catalunya per als anys 2018-2020</b> Acord entre organitzacions sindicals i les patronals més representatives de Catalunya. Es recull la necessitat de promoure mesures sobre mobilitat sostenible als centres de treball. El nou model productiu requereix majors desenvolupaments en la negociació col·lectiva de les polítiques mediambientals i de mobilitat sostenible.	
<b>Decret 226/2006, de 23 de maig, es van declarar zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules</b>	<b>Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 (PMQA-2020). (40 municipis de l'àrea de Barcelona)</b> Redacció de PDE en els centres generadors de mobilitat que d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, generin més de 5.000 viatges al dia: <ol style="list-style-type: none"> <li>Establiments comercials, individuals o col·lectius (superfície venda &gt; 5.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>Edificis per a oficines (sostre &gt; 10.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals (aforament &gt; 2.000 persones)</li> <li>Clíniques, centres hospitalaris i similars (capacitat &gt; 200 llits)</li> <li>Centres educatius (capacitat &gt; 1.000 alumnes)</li> <li>Edificis, centres de treball i complexos (&gt; 500 treballadors)</li> <li>Implantacions que generin forma recurrent &gt; 5.000 viatges/dia</li> </ol>	<b>Resolució d'1 d'abril de 2019, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels PDE</b> Subvenció del 50% del cost de la redacció del PDE amb un màxim de 5.000 €. Persones beneficiàries que compleixin: <ol style="list-style-type: none"> <li>Edificis centres de treball i complexos (&gt; 50 treballadors)</li> <li>Establiments comercials (superfície venda &gt; 2.500 m<sup>2</sup>)</li> <li>Edificis per a oficines (sostre &gt; 5.000 m<sup>2</sup>)</li> <li>Instal·lacions esportives / lúdiques / culturals (aforament &gt; 1.000 persones)</li> <li>Clíniques, centres hospitalaris (capacitat &gt; 100 llits)</li> <li>Centres educatius (capacitat &gt; 500 alumnes)</li> <li>Implantacions que generin forma recurrent &gt; 2.500 viatges/dia</li> </ol>
	<b>Pla Director de Mobilitat 2020-2025 (àmbit SIMMB)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plans específics de mobilitat als centres generadors de mobilitat: es proposa desplegar la Llei 9/2003 amb un Decret que indiqui quines zones d'activitat econòmica han de redactar un PME i els criteris sobre la figura del gestor-a de la mobilitat.</li> <li>• Es proposa que redactin PDE les empreses de més de 199 treballadors en l'àmbit 40 (ZPE) del PMQA-2020. A la resta àmbit SIMMB, caldrà que redactin PDE les empreses de més de 500 persones treballadores o que es consideren que són implantació singular segons el Decret 344/2006.</li> </ul>	

Figura 1. Síntesi del marc de referència sobre la gestió de la mobilitat generada que s'aplica al municipi de Rubí



## *Experiències desenvolupades a Catalunya*

Després de l'aprovació de la Llei de la mobilitat van ser molts els plans de mobilitat que es van redactar en diversos polígons d'activitat econòmica o bé en altres centres que concentren un nombre important de treballadors o de visitants. En moltes ocasions, però, les actuacions del programa de treball no s'han arribat a executar mai. Sovint, la redacció d'aquests instruments s'han entès com una finalitat en si mateixa, i no tant com el vehicle que faciliti la introducció de canvis.

Més enllà de la disminució i la contenció de la despesa pública i privada dels darrers anys, aquesta situació també s'explica per la manca d'estructures estables que representin els polígons, que permetin determinar el lideratge de les iniciatives. A diferents països europeus, pel contrari, la gestió de polígons empresarials és un concepte superat, on diferents concentracions d'empreses gaudeixen de serveis que els faciliten la seva activitat i la dels mateixos treballadors. Així, malgrat que la Llei de la mobilitat va preveure la creació del gestor de la mobilitat, com a figura encarregada de desenvolupar els processos de concertació necessaris amb els agents implicats, la manca d'aquestes estructures estables dificulta trobar l'encaix i la supervivència econòmica d'aquesta figura. Alhora, la insuficient implicació de l'administració local també n'és una causa. Sovint, els ajuntaments parteixen d'un enfocament del problema diferent amb relació al seu plantejament, mesures i recursos destinats, de manera que les estratègies poden ser diverses. A més a més, com ja s'ha dit, sol ser freqüent que els PMUS assumeixin la problemàtica de manera molt parcial.

Actualment existeixen diversos gestors/res de la mobilitat o responsables d'empresa a Catalunya, bona part dels quals es localitzen a l'àrea de Barcelona. A grans trets, les funcions que desenvolupen són similars. L'element que més varia es l'estructura sobre la qual aquesta figura depèn. Habitualment, quan el centre és de titularitat pública la persona encarregada de gestionar la mobilitat (o un equip), depèn directament de l'estructura que gestiona l'equipament o centre de treball. A més a més, el nombre d'hores setmanals dedicades a aquesta funció no sempre és la mateixa. En alguns casos la dedicació és parcial i en d'altres a temps complet.

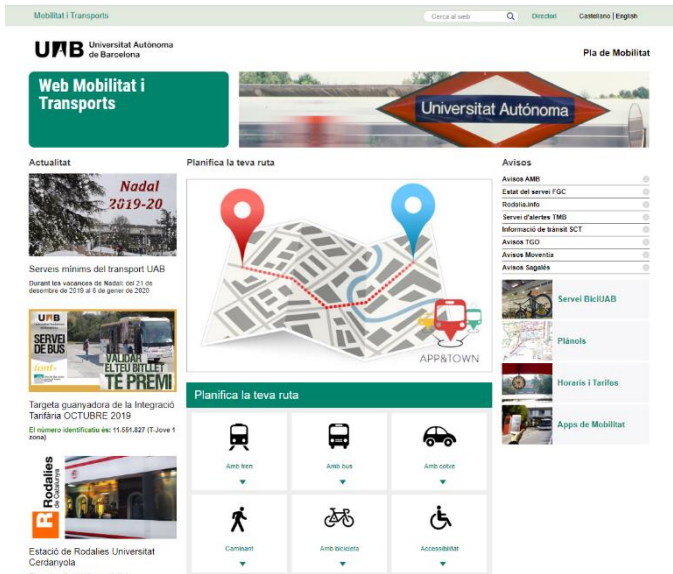
En els polígons d'activitat es troben també mecanismes diversos a l'hora d'encaixar la figura del gestor/a de la mobilitat. Quan el polígon té una estructura estable de gestió (per exemple, consorcis públicoprivats, mancomunitat de municipis, societats, comunitats de propietaris...) el més habitual és que hi hagi una unitat de gestió del polígon, podent-se encaixar més fàcilment una persona (o un equip) responsable de la gestió de la mobilitat. Quan no existeixen aquestes figures i, per exemple, hi ha una associació voluntària d'empresaris, el gestor de la mobilitat pot dependre d'aquesta associació. En altres casos, la creació d'una Taula de Mobilitat on hi ha representades les administracions, els

empresaris i els sindicats principalment poden acordar quina és la dependència orgànica d'aquesta figura. Tanmateix, com s'ha dit, la supervivència d'aquesta figura és molt sensible a la situació econòmica de les empreses i alguns gestors que van desenvolupar la seva activitat durant un temps, actualment ho han deixat de fer. Aquest és el cas del gestor de mobilitat Polígon industrial el Pla (Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei).

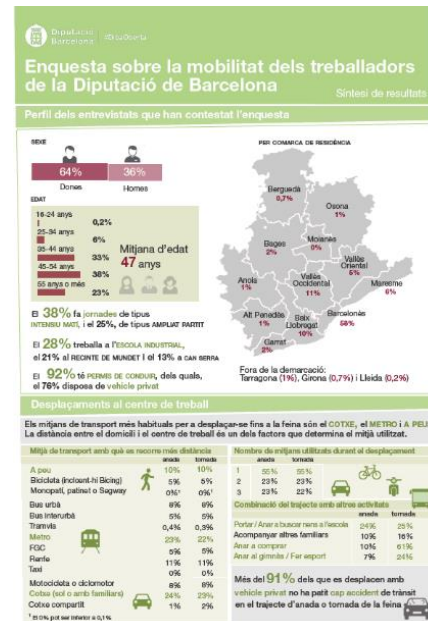
A continuació, es recullen alguns gestors/res de mobilitat existents a Catalunya, així com alguns responsables o coordinadors de mobilitat d'empresa. Un d'ells, és el gestor de mobilitat del Campus de Bellaterra de la UAB que inicià la seva activitat l'any 2005. Actualment es compta amb un equip que s'encarrega de la planificació i la gestió de la mobilitat del Campus i que s'integra dins de la Direcció d'Arquitectura i Logística de la UAB. Per la seva banda, la UPF i la UPC han redactat plans de mobilitat i han desenvolupat algunes iniciatives semblants al cas de la UAB.

Un altre cas, que ha tingut força recorregut des que va iniciar 2007 la seva trajectòria, és l'àrea d'activitat econòmica del Delta de Llobregat. La Taula de Mobilitat del Delta del Llobregat integrada per l'AMB, Consorci de la Zona Franca, el Port de Barcelona, l'Ajuntament del Prat de Llobregat i la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), externalitza la gestió de la mobilitat a una empresa consultora de mobilitat i transport. El gestor de la mobilitat de l'àmbit és, per tant, un tècnic d'aquesta empresa.

Gestors de mobilitat, responsables o coordinadors de mobilitat d'empresa	
Àmbit	Accés a informació relacionada
<b>Gestor de la mobilitat del Campus de Bellaterra de la UAB</b>	<a href="https://www.uab.cat/accessibilitat-transport/">https://www.uab.cat/accessibilitat-transport/</a>
<b>Gestor de la mobilitat de la UPF</b>	<a href="https://www.upf.edu/web/upfsostenible/mobilitat">https://www.upf.edu/web/upfsostenible/mobilitat</a>
<b>Gestor de mobilitat del polígon del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella</b>	<a href="https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/10/10/bon-pastor-crea-una-taula-de-mobilitat-per-millorar-el-transport-rodar-al-poligon/">https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/10/10/bon-pastor-crea-una-taula-de-mobilitat-per-millorar-el-transport-rodar-al-poligon/</a>
<b>Gestor de la mobilitat de l'àrea d'activitat econòmica del Delta del Llobregat</b>	<a href="http://istas.net/descargas/Gestor%20de%20mobilitat%20Zona%20Franca.pdf">http://istas.net/descargas/Gestor%20de%20mobilitat%20Zona%20Franca.pdf</a>
<b>Assessor de mobilitat de la Diputació de Barcelona</b>	<a href="https://www.diba.cat/es/web/sala-de-premsa/-/la-diputacio-constitueix-la-taula-de-mobilitat">https://www.diba.cat/es/web/sala-de-premsa/-/la-diputacio-constitueix-la-taula-de-mobilitat</a>
<b>Gestor de mobilitat d'FGC</b>	-



Imatge 5. Lloc web de mobilitat i transports de la UAB.  
 Font: <https://www.uab.cat/accessibilitat-transport/>



Imatge 6. Imatge dels resultats de l'enquesta sobre mobilitat dels treballadors de la Diputació de Barcelona. Font: Diputació de Barcelona

Pel que fa als responsables de mobilitat d'empresa, és molt probable que el nombre sigui major. De fet, fins al desembre de 2019, l'ATM havia informat favorablement sobre 84 PDE (42 corresponen a administracions públiques i 42 a organitzacions privades), de manera que és possible que alguns d'aquests plans tinguin una persona responsable que s'encarregui de la seva redacció i implementació (o com a mínim, una persona de referència). La realitat, però, és que actualment es desconeix el grau d'implementació dels PDE i, per tant, quin és el nombre de responsables de mobilitat d'empresa.



## *Altres marcs de referència i experiències internacionals*

Diversos països europeus desenvolupen polítiques que tracten de reduir la mobilitat en vehicle privat al lloc de treball, sobretot des dels anys noranta. Destaquen Bèlgica, França, Itàlia, Holanda i Regne Unit, on des de fa unes dècades s'impulsen els plans de desplaçaments d'empresa amb la finalitat de promoure un canvi d'hàbits entre els treballadors. El més habitual sol ser que l'administració central determini quines empreses han d'elaborar plans de mobilitat en funció del nombre de treballadors. Les referències als polígons d'activitat econòmica són menors, si bé hi ha casos en què es recomana la seva elaboració. Als Estats Units, des dels anys vuitanta s'impulsen les anomenades *Trip Reduction Ordinances* o *Traffic Migration Ordinances* des de l'administració local i regional. L'objectiu és reduir la congestió i els impactes que es deriven dels desplaçaments laborals de les activitats econòmiques i s'han utilitzat tant com a eines per a condicionar l'inici de les activitats (més similar al que aquí són els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada) com les a activitats que ja es troben en funcionament.

Amb l'execució d'aquests de plans, en països com França, Itàlia, Regne Unit i Bèlgica amb el temps es va arribar a la conclusió que hi havia la necessitat d'incloure'ls dins l'estratègia de planificació regional i local de la mobilitat. És a dir, es va constatar que aquests instruments tenien poca capacitat de promoure l'execució de mesures de caràcter estructural. A França, per exemple, les Autoritats Organitzadores del Transport Urbà (responsables de gestionar els *Plans de Déplacement Urbains*, instrument equivalent als plans de mobilitat urbana d'abast supramunicipal) han d'establir un Consell assessor de la mobilitat 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 dels anomenats *Travel Plans* que s'apliquen tant a activitats existents com en nous desenvolupaments. De la mateixa manera, també han aparegut experiències en les quals l'administració local és l'agent dinamitzador de la millora de mobilitat en les zones d'activitat, contractant personal específic encarregat de gestionar aquestes qüestions.

### **Regne Unit**

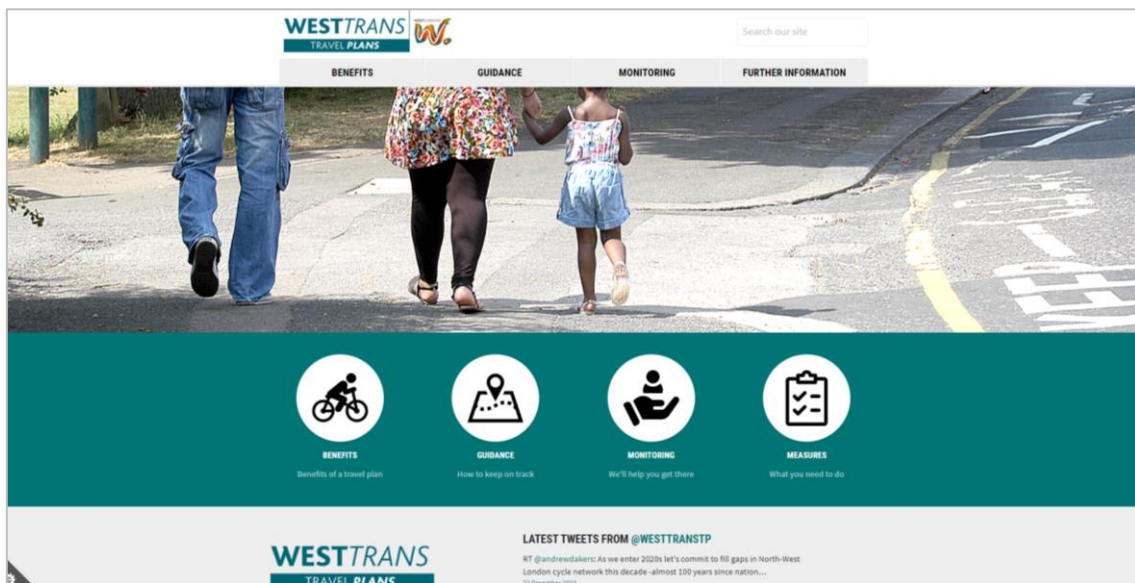
Al Regne Unit, el Marc nacional de la política de planificació (*National Planning Policy Framework*) estableix que tots els desenvolupaments que generen grans quantitats de desplaçaments haurien de redactar un pla de viatge (*Travel plan*), tant en espais ja existents com en nous desenvolupaments. Tanmateix, més endavant la revisió de la *National Planning Practice Guidance*, publicada l'any 2014 reforçava la importància d'aquests instruments a la fase de planificació. Així, els *Travel Plans* han de ser considerats en paral·lel al desenvolupament de les propostes i integrades en el disseny i en

l'ocupació dels nous desenvolupaments. Aquests instruments, alhora, esdevenen una estratègia de gestió a llarg termini amb l'objectiu d'integrar propostes que facin incrementar els viatges generats en modes sostenibles. Pel que fa als nous desenvolupaments, aquesta figura, a diferència dels Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG), esdevenen una eina de gestió plantejada a llarg termini i no és només un instrument que acompanya la documentació per a la tramitació dels plans o projectes urbanístics. De fet, a part dels *Travel Plans*, determinats desenvolupaments (establerts a escala estatal i adaptats per les autoritats locals) han de disposar d'una avaluació de transport (*Transport Assessment* o bé *Transport Statement*, en funció de l'abast del projecte) en la que s'asseguri la contribució a la mobilitat segura i sostenible i la seva adequació a les directrius establertes en la planificació territorial i urbanística de l'àmbit on s'ubica el nou desenvolupament.

Les guies per a la redacció i implementació dels *Travel plans* contenen la necessitat d'identificar el coordinador/a del pla (*Travel plan coordinator*), persona encarregada vetllar per la implementació, el monitoratge i la revisió d'aquest. En cas que no sigui possible definir una persona coordinadora, cal facilitar un contacte d'una persona de l'organització que tingui un nivell sènior dins de l'estructura. També s'indica que aquesta figura ha de tenir un rol i una responsabilitat clara i que ha adreçar-se tant la planificació i gestió de la distribució de mercaderies com la planificació i gestió dels viatges personals.

Al Regne Unit, les autoritats locals tenen un paper molt destacat en el desenvolupament dels plans de viatge. Per una banda, poden establir criteris complementaris al marc estatal en funció del planejament urbanístic dels àmbits susceptibles a elaborar un *Travel plan*. I, al mateix temps, tenen un paper actiu en el seguiment i monitoratge dels plans. De fet, la política sobre aquesta qüestió al Regne Unit, dona molt de protagonisme al monitoratge, de manera que s'han establert procediments per tal que fer-los efectius. Entre d'altres, s'elaboren eines digitals per tal de poder omplir les enquestes de mobilitat necessàries per a la redacció dels plans. També s'estableixen mecanismes sancionadors en cas d'incompliment per part dels promotors.

Un exemple de col·laboració amb èxit a Londres és *WestTrans*. Es tracta d'una associació de sis barris de l'est de Londres (Ealing, Brent, Hammersmith i Fulham, Harrow, Hillingdon i Hounslow). La col·laboració està dirigida per Ealing Council i l'equip de *WestTrans* treballa estretament amb els planificadors de transport dels 6 districtes per assegurar-se que la forma en què els plans de viatges es desenvolupen, es redacten i promouen un canvi de comportament en els patrons de mobilitat de forma mesurable.



Imatge 7. Lloc web WestTrans. Font: <http://travelplans.westtrans.org/wtpp/>

Un altre element destacable consisteix amb la possibilitat que les autoritats locals puguin taxar des de l'any 2000 (*Transport Act*) a les empreses que proveeixin aparcament gratuït als treballadors, personal directiu o clients mitjançant l'anomenada *Workplace Parking Levy (WPL)*. El Consell Municipal de Nottingham (NCC) va introduir un WPL l'abril de 2012 amb la finalitat d'incrementar els ingressos de transport públic i per a reduir la congestió i aconseguir millores ambientals.

### **Itàlia**

El *Decreto Ministero dell'Ambiente 27 marzo 1998. Mobilità sostenibile nelle aree urbane* (conegut como el Decret Ronchi) va introduir que les empreses o els organismes públics que superin els 300 treballadors o 800 en les seves diferents seus i ubicades en ciutats de més de 150.000 habitants redactin un Pla de desplaçaments domicili-treball (*Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, PSCL*) i determinar un responsable o gerent de la mobilitat (*Mobility manager d'azienda*). L'objectiu és reduir la participació dels mitjans de transport privat i millorar l'organització dels horaris per a disminuir la congestió del trànsit. Anualment les empreses han de reportar les mesures desenvolupades i els resultats obtinguts al Ministeri de Medi Ambient.

Per la seva banda, els ajuntaments de més de 150.000 habitants han d'establir, dins la seva pròpia oficina del tràfic, **una estructura de suport i de coordinació dels diferents responsables de la mobilitat d'empresa identificats, els quals han de tenir contacte freqüent amb l'ajuntament i les empreses operadores dels serveis de transport.**

Des de l'any 2000, la legislació nacional va introduir la figura del gerent de mobilitat d'àrea (*Mobility manager d'area*) en el *Decreto Ministero dell'Ambiente 20 dicembre 2000. Servizio inquinamento*

*atmosferico, acustico e rischi industriali*. Es tracta d'una figura de suport i de coordinació per als responsables de mobilitat d'empresa, establert en l'Oficina Tècnica de Tràfic dels municipis. El gerent de mobilitat de l'àrea té la tasca de mantenir les connexions entre l'estructura municipal i les empreses de transport locals, per ajudar a les empreses en la redacció dels PSCL, col·laborant en la seva implementació, amb assistència tècnica i suport d'informació per a promoure iniciatives de mobilitat a l'àrea. Aquest decret, a més a més, amplia les categories subjectes a la redacció d'un PSCL (zones industrials, comerç, serveis, educació i centres de salut, esdeveniments temporals o permanents amb alta concurrència de públic). Insta a la possibilitat que una única Oficina que coordini la gestió de la mobilitat de les empreses en diversos municipis mitjançant la figura del Gestor de mobilitat d'àrea. Aquesta oficina pot ser utilitzada per a desenvolupar altres projectes de mobilitat.

Més endavant, l'any 2015 la *LEGGE 28 dicembre 2015, n. 221. "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*, va establir directrius específiques per a fomentar els gestors de mobilitat escolar en totes les escoles de tots els nivells, dins de la seva autonomia administrativa i organitzativa. L'administrador de mobilitat escolar s'escull de manera voluntària, d'acord amb el pla d'oferta formativa, amb el sistema escolar vigent i tenint en compte l'organització docent existent. Aquesta figura ha d'organitzar i coordinar els desplaçaments entre l'escola i el lloc de residència dels alumnes, mantenir connexions amb estructures municipals i empreses de transport, verificar solucions de mobilitat sostenible, entre d'altres.

L'any 2002 els diferents gestors/res van constituir l'Associació Italiana de Gestors de la Mobilitat: Euromobility ([www.euromobility.com](http://www.euromobility.com)).



**Mobilità e strade**

Zone con limitazioni  
 Permessi e autorizzazioni  
 Sosta e parcheggi  
 Muoversi a piedi e in bici  
 Trasporti pubblici  
 Qualità dell'aria  
 Agevolazioni e incentivi  
 Strade  
**Mobility management**  
 Piani e progetti per la mobilità  
 Regolamenti  
 Domande ricorrenti

Stampa PDF

Condividi: [t](#) [f](#) [i](#) [+](#)

**Documenti**

- Demo WebMobility (241Kb)
- TPER - Accordo quadro 2018/2021 (1919Kb)
- Allegato 2 Schema accordo MM (63Kb)

**Mobility Management d'Area**

Che cos'è il mobility management  
**Mobility Management d'Area**  
 Mobility Management aziendale

Il Comune di Bologna, in qualità di mobility manager di area, promuove la realizzazione di sistemi di organizzazione, gestione e razionalizzazione della domanda di trasporto privato, in particolare della mobilità dei dipendenti delle aziende e l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile applicate agli spostamenti casa-lavoro.

In particolare, il Comune di Bologna ha messo a disposizione delle aziende il software *Webmobility*, per l'elaborazione dei questionari sugli spostamenti casa-lavoro (PSCL) e l'analisi della domanda di trasporto.

Il Comune di Bologna pone quale punto centrale dell'azione del mobility manager di area quello di rendere strutturali le politiche a favore della mobilità sostenibile, contribuendo al rilancio del trasporto pubblico attraverso la fidelizzazione all'uso del mezzo pubblico (tramite gli abbonamenti annuali), influenzando anche le scelte modali di natura occasionale per un uso più razionale e meno impattante dell'auto. Attraverso gli Accordi Quadro con Tper - gestore del trasporto pubblico di Bologna, il Comune intende allargare la platea degli addetti coinvolti in azioni di mobility management, per contribuire alla realizzazione complessiva di un più corretto riequilibrio modale, mediante azioni tese ad influenzare il comportamento individuale, grazie alle riduzioni dei costi degli abbonamenti annuali ai dipendenti delle aziende che hanno un accordo di mobility management (Accordo di MM) con il Comune di Bologna.

Imatge 8. Lloc web sobre la gestió de la mobilitat de l'ajuntament de Bolonya. Font: <http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:4037/4401/>

## ***Bèlgica***

Des de l'any 2003 l'Estat belga, amb la *Loi programme du 22 décembre 2003*, obliga a les empreses i centres públics de més de 100 treballadors/res, han de fer un diagnòstic de mobilitat i proporcionar dades sobre aspectes de mobilitat feina-treball una vegada cada tres anys. Aquestes dades s'utilitzen per a fer el seguiment dels canvi modal en els desplaçaments a la feina i es proporcionen a les empreses de transport públic. També es transmeten al servei públic federal de mobilitat i transports, entitat que gestiona una base de dades per al tractament d'aquesta informació.

A escala regional, la Regió de Brussel·les capital també compta amb regulació sobre l'accés sostenible a la feina des de l'any 1999. Així, l'ordenança de 25 de març de 1999 d'avaluació i millora de qualitat de l'aire obligava als organismes de dret públic o privat de més de 200 persones a redactar Pla de desplaçaments, passant a ser obligatoris des de l'any 2004 (Decret de 5 de febrer de 2004). Més endavant, a partir de l'Ordre del 7 d'abril de 2011, relativa als plans de desplaçaments d'empresa (PDE) es regula que les empreses i les administracions que contractin a més de 100 treballadors en un mateix lloc dins de la Regió de Brussel·les-Capital, tenen l'obligació d'elaborar cada tres anys un Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) i implementar diverses mesures obligatòries. Aquests instruments han de contenir una diagnosi i un pla d'acció per a millorar l'impacte ambiental i de congestió que genera la mobilitat de l'empresa.

## Marc de referència sobre la gestió integrada de polígons d'activitat econòmica

La gestió de la mobilitat generada dels polígons d'activitat econòmica i dels espais productius no ha de quedar deslligada de la política industrial i de l'ordenació urbanística de les darreres dècades a Catalunya. És a dir, les problemàtiques més estretament vinculades a la manca d'accessibilitat en transport col·lectiu són, en part, fruit d'una insuficient visió estratègica sobre les necessitats d'implantació de determinats sectors productius en el territori. Al mateix temps, una política de finançament inadequada dels ajuntaments, ha generat la promoció de sòl industrial en municipis mitjans o petits responnent a una lògica excessivament local on es prioritzen els interessos econòmics i on els criteris principals de localització han estat la proximitat a la xarxa viària d'alta capacitat i l'accés a sòl barat.

En aquest context, la gran oferta de sòl disponible en polígons segregats i fragmentats i la manca de polítiques de foment de l'activitat econòmica i de l'ocupació, ha generat la proliferació de polígons industrials amb una baixa ocupació empresarial. En aquests espais, progressivament s'hi han anat instal·lant altres activitats terciàries o logístiques que, per l'increment dels costos de propietat o de lloguers de les zones més centrals, han vist en aquests polígons espais d'oportunitat. És per això que les activitats que es localitzen en els polígons són cada vegada més diverses.

Aquesta manca de visió estratègica ha suposat sovint no atendre a aspectes tan essencials com la viabilitat ambiental i paisatgística del projecte, la detecció de necessitats d'infraestructures de transport públic per cobrir la demanda de mobilitat generada o, fins i tot, la provisió d'estructures de gestió adequades per al manteniment i la gestió de serveis comuns de valor afegit, entre altres elements. No obstant això, val a dir que aquesta situació -que és molt palpable en molts punts de la geografia catalana- no s'aplica a tot el territori. A l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, l'existència d'un instrument de planejament urbanístic supramunicipal com ho és el Pla General Metropolità (PGM) ha suposat una major concentració de l'activitat, formant grans àrees d'activitat amb una certa continuïtat als teixits urbans.

En aquest context, les administracions estan impulsant diverses iniciatives amb la línia d'ordenar i planificar i gestionar els sectors d'activitat polígons d'activitat econòmica. En aquest camí, la política industrial, l'ordenació urbanística i les polítiques de foment i millora de l'ocupació han d'anar necessàriament de la mà. En conseqüència, des de fa uns anys s'estan millorant substancialment els sistemes d'informació sobre els polígons d'activitat econòmica, sobre els que tradicionalment hi havia hagut un ampli desconeixement. Avui en dia, el Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica de Catalunya (SIPAE) promogut per diverses administracions permet accedir al catàleg de

PAEs de Catalunya. Permet conèixer, entre d'altres, les dimensions, el nombre d'empreses, les branques d'activitat, l'any de creació, l'ocupació de les parcel·les, l'estat de la recepció urbanística, els serveis disponibles o la disponibilitat de parades de transport públic.

Aquesta informació és clau per a definir estratègies de millora, tant pel que fa a l'ordenació dels PAEs com per la millora de la gestió. Pel que fa a la qüestió urbanística existeixen moltes referències que indiquen la necessitat d'ordenar urbanísticament els PAEs, de manera que cal fixar directrius urbanístiques que clarifiquin com han de ser aquests espais. Quant a la gestió, també existeixen moltes referències que tracten de promocionar la creació d'estructures d'organització dels PAEs, ja que són molts els que no disposen d'estructures estables per a la gestió d'elements comuns i que, de forma compartida, es puguin generar economies d'escala. A Catalunya, tan sols el 14% dels polígons disposa d'algun tipus d'entitat de gestió (SIPAE, 2018). De fet, a diferents països europeus, la gestió de polígons industrials és un concepte superat on diferents concentracions d'empreses gaudeixen de serveis que els faciliten l'activitat així com la dels treballadors. A més a més, les figures que s'utilitzen en el nostre entorn (associacions d'empresaris, entitats urbanístiques de col·laboració, comunitats de propietaris, entre d'altres) no han estat específicament dissenyades per als PAEs.



Imatge 9. Exemples recents d'estudis i projectes vinculats amb els polígons d'activitat econòmica a Catalunya

En paral·lel, s'estan introduint progressivament els principis de l'ecologia industrial on l'activitat econòmica, el medi social i el natural han de tancar els cicles de la matèria per tal de fer més eficients els processos interns. Les mesures que es deriven de la introducció dels criteris de l'ecologia industrial suposen millorar l'eficiència energètica, millorar la gestió dels recursos naturals i dels residus de producció industrial, millorar l'aprofitament del sòl i la millora de la informació i cooperació entre empreses i altres agents implicats. En aquest context, resulta lògic que la mobilitat sostenible de les mercaderies i de les persones que hi arriben s'integrin dins de l'ecologia industrial.

Per tot això, s'ha de dir que la gestió de la mobilitat en els polígons d'activitat sota criteris de sostenibilitat, és més fàcilment introduïble en la mesura que els polígons s'integren dins del nou paradigma de la gestió integrada de polígons d'activitat.



## 2. Proposta d'un model de governança sobre la gestió de la mobilitat generada

Com s'ha vist, el marc de referència aplicable sobre la gestió de la mobilitat generada a l'àmbit de la província de Barcelona és prou extens. A banda de les directrius i del finançament d'abast estatal, la Llei de la mobilitat, el pdM i la normativa i els plans de millora de la qualitat de l'aire d'abast regional i metropolità, obren clarament la porta al desenvolupament d'iniciatives en aquesta línia. Tot i això, com s'ha anat veient, les polítiques no s'han fet transversals a bona part dels centres de treball o als centres generadors de mobilitat i moltes iniciatives han tingut una vigència limitada en el temps. Es fa, per tant, necessari establir elements d'ajust del marc vigent per tal de poder-lo fer més efectiu.

En aquest apartat, d'acord amb el marc de referència del qual partim, de les necessitats detectades i de l'observació de l'experiència de països del nostre l'entorn, es proposen directrius i els elements vertebradors que haurien d'orientar les polítiques de gestió de la mobilitat generada.

Adicionalment, i d'acord amb les directrius i els elements vertebradors, es fa una proposta amb relació a les funcions i dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat. Finalment, s'estableixen alguns criteris sobre el perfil professional de les persones que han de participar en la gestió de la mobilitat generada.

## Directrius i elements de vertebració de la gestió de la mobilitat generada

### *Directrius per al desenvolupament de polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada*

A continuació es recullen els criteris o les directrius que la Diputació de Barcelona considera que haurien d'orientar les polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada als polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat i centres de treball:

- 1. Governança i integració amb el marc institucional vigent:** integració dins les polítiques existents de planificació de la mobilitat des d'una òptica de governança multinivell, sent compatible amb els instruments existents i amb els rols dels diferents actors institucionals i privats.
- 2. Adaptació a la diversitat i complexitat:** l'absència d'una regulació específica dels polígons d'activitat econòmica condiona la proposta, de manera que les solucions es veuran condicionades per la seva unicitat respecte de polítiques incipients sobre política integrada que englobi totes les necessitats dels polígons d'activitat d'econòmica.
- 3. Aplicabilitat transversal:** es vol donar rellevància al fet de poder donar la màxima cobertura territorial possible, tenint en compte les disfuncions que també es donen en municipis petits, en sectors d'activitat on predomina la petita i mitjana empresa.
- 4. Viabilitat financera:** definir un marc que atorgui responsabilitats compartides, de manera que tant les administracions com les empreses participin del finançament costos associats a la gestió de la mobilitat generada.

### *Elements vertebradors de les polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada*

#### *Les administracions supramunicipals com a agents facilitadors de la gestió de la mobilitat generada*

La Generalitat de Catalunya, les autoritats territorials de la mobilitat o les autoritats metropolitanes haurien d'establir un marc de col·laboració, per tal d'assumir el rol d'agent facilitador de la gestió de la mobilitat generada a partir de l'assumpció de les següents funcions:

- a) Definir els centres que obligatòriament han d'elaborar un PDE o els centres que han de reportar anualment informació a l'ajuntament de referència (o ajuntaments).

La proposta de la Diputació de Barcelona pren com a referència els llistats utilitzats en el PMAQ Horitzó 2020 i, que d'acord, amb el Decret 344/2006 han d'elaborar un EAMG en la fase

de programació de l'àmbit (en el cas dels edificis i centres de treball s'utilitza com a referència el pdM 2020-2025). En conseqüència, alguns dels àmbits subjectes a iniciar la gestió de la mobilitat, ja hauran elaborat prèviament un EAMG i, per tant, el PDE podria esdevenir un instrument que es deriva del primer, establint-se una estratègia de gestió de la mobilitat a llarg termini. El PDE, doncs, permetria introduir altres mesures complementàries a l'EAMG, tals com la gestió de l'aparcament, la promoció dels viatges compartits en vehicle privat, la millora dels canals d'informació dels serveis de transport, entre d'altres.

Els àmbits obligats a elaborar un PDE haurien de designar un responsable de mobilitat d'empresa (o coordinador del PDE). Per la seva banda, els centres que han de reportar informació a l'administració local de referència (particularment, el nombre de treballadors, l'origen dels viatges, els mitjans de transport utilitzats i el programa de mesures anuals a implementar) haurien de designar una persona de referència de dins de l'organització.

Tipus d'àmbit	Elaboració d'un PDE	Reportar informació a l'administració
Establiments comercials, individuals o col·lectius	Superfície venda $\geq 5.000 \text{ m}^2$	Superfície venda $\geq 2.500 \text{ m}^2$
Edificis per a oficines	Superfície de sostre $\geq 10.000 \text{ m}^2$	Superfície de sostre $\geq 5.000 \text{ m}^2$
Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals	Aforament $\geq 2.000$ persones	Aforament $\geq 1.000$ persones
Clínicas, centres hospitalaris i similars	Capacitat $\geq 200$ llits	Capacitat $\geq 100$ llits
Centres educatius	Capacitat $\geq 1.000$ alumnes	Capacitat $\geq 500$ alumnes
Edificis, centres de treball i complexos	Treballadors $\geq 200$	Treballadors $\geq 50$

Taula 1. Àmbits proposats per a de designar un responsable de mobilitat d'empresa o coordinador del PDE i àmbits que haurien de reportar informació sobre la mobilitat generada a l'administració.

- b) Elaborar bases de dades dels àmbits subjectes a iniciar la gestió de la mobilitat (en col·laboració amb l'administració local).
- c) Elaborar guies metodològiques i criteris bàsics per a l'elaboració dels PME i dels PDEs.
- d) Dissenyar qüestionaris estàndards per a l'elaboració de les enquestes de desplaçaments vinculades als PME o PDEs.
- e) Definir la informació anual que han de reportar els ajuntaments (indicadors de seguiment, programa d'actuació anual, etc.)
- f) Elaborar bases de dades dels indicadors de seguiment harmonitzats facilitats pels ajuntaments.

- g) Suport econòmic per a l'elaboració dels PMEs o PDEs, per la implementació de les mesures derivades o per a finançar la figura del gestor/a de la mobilitat de PAE o CGM o del responsable de mobilitat d'empresa.
- h) Establir incentius per al compliment de la normativa vigent.
- i) Establir sancions per l'incompliment de la normativa.

### ***Els ajuntaments com a administracions que coordinen la gestió de la mobilitat generada***

Els municipis tenen nombroses competències que poden tenir una clara incidència en els processos de gestió de la mobilitat generada (oferta i manteniment de l'espai públic, serveis bàsics, tramitació i llicències d'activitat, ordenació del trànsit, regulació de l'estacionament, el transport urbà, la planificació i la gestió de la mobilitat, etc.). A més a més, per la seva proximitat al teixit empresarial i en general, a les activitats que es desenvolupen al seu àmbit territorial, els ajuntaments haurien d'assumir el rol d'agent dinamitzador, de suport i de supervisió de la gestió de la mobilitat generada.

Es proposa que els Ajuntaments assumeixin les següents funcions i/o tasques:

- a) Definir els àmbits (PAEs o centres generadors de mobilitat) subjectes a l'elaboració i implementació d'un PME. Com a criteri general, haurien de correspondre amb els àmbits que de forma recurrent generen més de 5.000 viatges/dia. No obstant això, l'ajuntament (o ajuntaments), pot definir d'acord amb el PMUS, l'Estudi de Mobilitat Urbana o de l'expertesa en el coneixement del seu territori, quins àmbits han de redactar un PME. Aquests espais poden incloure els àmbits que estiguin subjectes a elaborar un PDE. En aquest cas, el PDE no és necessari, ja que s'integraria dins del PME.

Els àmbits que han d'elaborar un PME haurien de designar un gestor/a de la mobilitat el qual hauria d'estar en contacte amb les empreses o activitats de l'àmbit, reportant la informació necessària a l'ajuntament de referència (o ajuntaments). Atès que sovint els PAES no disposen d'estructures estables de gestió del conjunt empreses que s'hi localitzen, s'admet que no sempre serà possible designar aquesta figura. En aquestes situacions, el paper del coordinador/a de la mobilitat generada de l'Ajuntament o Ajuntaments (vegeu apartat següent) esdevindria una figura clau.

Quan un PAE o un CGM disposi d'una estructura estable de gestió, el gestor/a de la mobilitat hauria de quedar integrat en l'estructura de l'ens de gestió. Aquesta figura (o equip de persones) pot encarregar-se a més d'altres elements de gestió comuna de l'àmbit (residus, energia, aigua, etc.).

- b) Definir estratègies principals d'actuació en àmbits susceptibles d'elaborar un PME en el marc del PMUS o de l'Estudi de Mobilitat Urbana.
- c) Donar suport als gestors/res de mobilitat dels PAES o CGM, als responsables de mobilitat d'empresa i a les persones de referència dels àmbits que han de reportar informació a l'Ajuntament. Per exemple, a partir de la creació d'oficines de suport als PAEs, CGMs i altres centres de treball, suport a la constitució de Taules de mobilitat amb integració dels agents implicats, etc.
- d) Suport a la redacció, implementació i al monitoratge dels PMEs i dels PDEs.
- e) Validar l'aprovació dels PMEs i PDEs.
- f) Fer el seguiment de la gestió de la mobilitat generada dels centres que han de reportar anualment informació a l'ajuntament.
- g) Suport econòmic per a l'elaboració dels PMEs o PDEs, per la implementació de les mesures derivades o per a finançar la figura del gestor/a de la mobilitat de PAE o CGM o del responsable de mobilitat d'empresa.
- h) Elaborar i implementar el PDE de l'ajuntament.
- i) Reportar informació a l'administració supramunicipal de referència (indicadors de seguiment, resultats obtinguts, etc.).
- j) Aplicar les sancions establertes en cas d'incompliment d'acord amb els criteris establerts per l'administració supramunicipal de referència.

## Missió, funcions i dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat

D'acord amb els elements vertebradors de les polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada, la figura del gestor/a de la mobilitat té sentit que estigui plantejada a diferents escales i, per tant, es pot correspondre amb el gestor de mobilitat d'una empresa (pública o privada), d'una zona d'activitat (un polígon industrial, una zona d'oci i lleure, un complex sanitari o educatiu, etc.) o d'un municipi (o agrupació de municipis).

Es proposa un esquema basat tres figures que responen a diferents escales de treball:

- **Coordinador/a de mobilitat generada de l'ajuntament (o ajuntaments)**
- **Gestor/a de mobilitat de polígon d'activitat econòmica (PAE) o de centre generador de mobilitat (CGM)**
- **Responsable de mobilitat d'empresa**

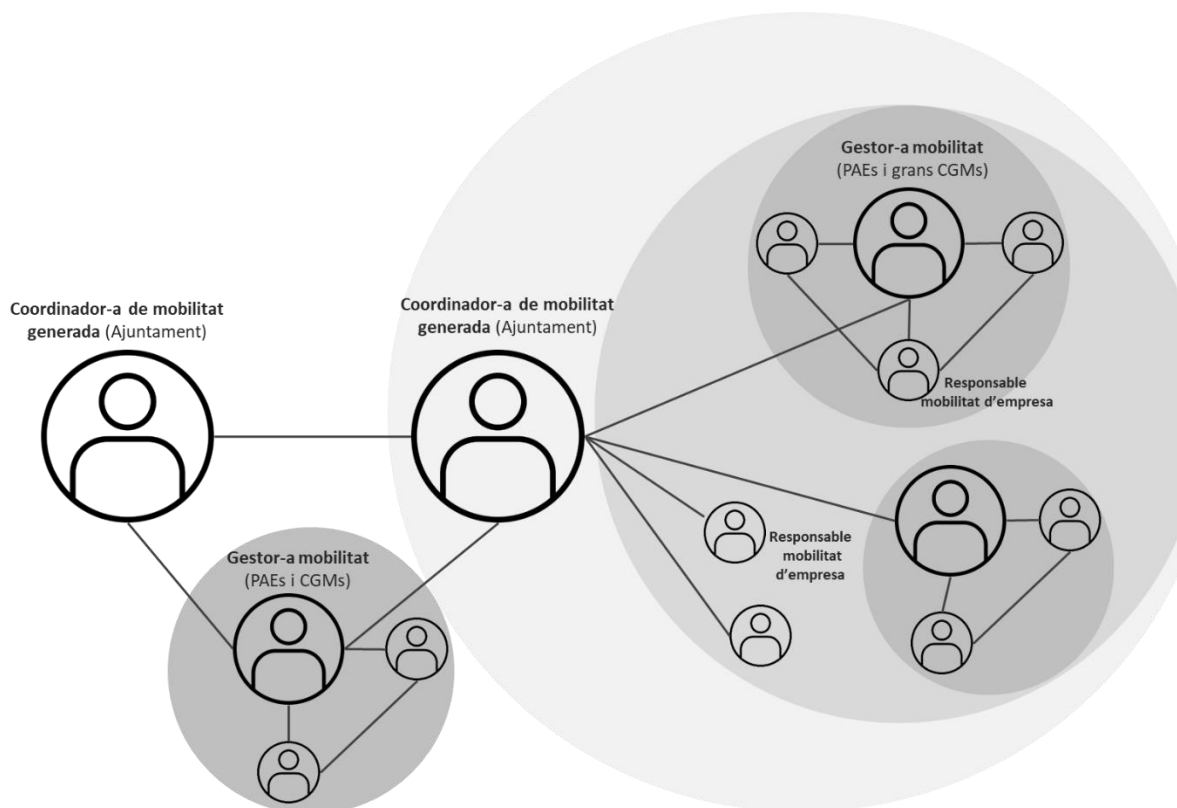


Figura 2. Esquema d'organització proposat col·laboració entre diferents figures

### ***Coordinador/a de mobilitat generada de l'Ajuntament (o Ajuntaments)***

El coordinador/a de la mobilitat generada és un tècnic/a-gestor/a municipal que té la missió principal d'acompanyar i coordinar la planificació i la gestió de la mobilitat generada dels àmbits subjectes a elaborar un PME o un PDE (també dels àmbits que han de reportar anualment informació a l'ajuntament) de l'àmbit territorial de l'ajuntament en el qual treballa. En cas que s'estableixin els acords pertinents entre diversos municipis, aquest tècnic pot donar servei a un territori més ampli.

Adicionalment, aquesta figura ha d'efectuar la planificació i gestió de la mobilitat generada dels centres de treball de l'Ajuntament des d'una perspectiva transversal dins de l'administració municipal, adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible, saludable, segura i equitativa. L'eina de referència de treball és el PDE de l'Ajuntament.

Lògicament, en funció del nombre d'habitants del municipi, del pes de l'activitat econòmica o de determinades activitats (equipaments educatius, sanitaris...), el coordinador/a de mobilitat generada pot assumir exclusivament aquesta funció o bé dedicar-hi només una part de la jornada laboral. Així, en municipis mitjans i petits, aquesta figura pot assumir altres tasques relatives a la planificació i gestió de la mobilitat urbana del municipi. En municipis més grans, contràriament, el coordinador/a de mobilitat no podrà assumir totes les tasques necessàries, de manera que es fa necessari que hi hagi un equip de tècnics/ques que des d'una unitat o oficina *ad-hoc* assumeixin totes les tasques necessàries.

Les funcions d'aquesta figura s'han d'alinejar amb les funcions que els ajuntaments han d'assumir i que s'han descrit en l'apartat "Elements vertebradors de les polítiques sobre la gestió de la mobilitat generada".

Adicionalment, aquesta figura pot assumir funcions complementàries:

- a) Promoure l'establiment d'estructures estables de participació del PAE o CGM subjectes a l'elaboració d'un PME (altres administracions o institucions, proveïdors, operadors de transport, sindicats, associacions, etc.), que afavoreixin la implementació de les mesures derivades del programa d'actuacions del PME i trobar l'encaix de la figura del gestor/a de la mobilitat. Prioritàriament, caldrà fer-ho en els àmbits que no disposen d'una estructura estable de gestió.
- b) Atendre a les necessitats de millora de l'accessibilitat en aquells sectors fora de la trama urbana consolidada que malgrat que no hagin d'elaborar un PME o un PDE, requereixin introduir mesures per a promoure models de mobilitat més sostenibles, segurs i saludables.

### ***Gestor/a de mobilitat de polígons d'activitat d'empresa o centres generadors de mobilitat***

El gestor/a de mobilitat té la missió de promoure la planificació i la gestió de la mobilitat generada dels PAE i CGM en la seva dimensió més ampla i transversal i trobar posicions de consens entre els agents implicats adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible. 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 mantenint present l'orientació cap a la planificació.

El seu àmbit d'actuació està associat als àmbits subjectes a l'elaboració d'un PME. Cal recordar que els PME es refereixen a àrees generadores de mobilitat amb diferents activitats, serveis i funcions i que s'ubiquen en un mateix espai amb necessitats de mobilitat comunes.

Les seves funcions específiques són:

- a) Impulsar la redacció del PME i els programes d'actuació anuals que se'n derivin, en col·laboració amb el coordinador/a de la mobilitat generada de l'ajuntament de referència (o ajuntaments).
- b) Representar el polígon en aquells àmbits de decisió d'aspectes relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat i que l'afecten directament o indirectament el PAE o CGM.
- c) Interactuar amb les administracions competents, empreses i activitats de l'àmbit, amb els treballadors i els operadors de transport públic.
- d) Recerca de finançament necessari per a dur a terme les mesures.
- e) Garantir l'avaluació del grau d'assoliment dels objectius fixats.
- f) Reportar periòdicament la informació sol·licitada a l'ajuntament de referència (o ajuntaments).

### ***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 preferiblement hauria de ser un empleat del centre amb cert grau de responsabilitat, dedicant la seva jornada (o part del d'aquesta) a centrar esforços per a la millora de la mobilitat dels treballadors (o visitants, alumnes, pacients...). En aquest cas, la gestió de la mobilitat sostenible cal entendre-la com un factor de competitivitat empresarial i dins l'estratègia de responsabilitat social.



Les seves funcions específiques són:

- a) Impulsar la redacció del PDE i dels programes d'actuació anuals que se'n derivin, en col·laboració amb el coordinador/a de la mobilitat generada de l'ajuntament (o ajuntaments)  
En cas que el PDE s'integri dins del PME, cal establir la col·laboració necessària amb el gestor/a de la mobilitat del PAE o CGM.
- b) Interactuar amb la direcció de l'empresa, els treballadors, els operadors de transport públic i altres agents implicats.
- c) Recerca de finançament necessari per implementar les mesures del PDE.
- d) Garantir l'avaluació del grau d'assoliment dels objectius fixats.
- e) Reportar periòdicament a l'ajuntament de referència (o ajuntaments) la informació sol·licitada i en cas d'integra-se dins d'un PME, reportar periòdicament al gestor de la mobilitat del PAE o CGM.

Finalment, les persones de referència designades pels centres generadors de mobilitat que, pel seu menor abast, no han de redactar un PDE, ha de reportar anualment informació sobre la gestió de la mobilitat generada a l'ajuntament de referència.

- a) Nombre de treballadors (o visitants, alumnes, pacients, etc.).
- b) Origen dels viatges i mitjans de transport utilitzats.
- c) Programa anual de mesures a implementar.

## El perfil professional del gestor/a de la mobilitat

### *Coneixements bàsics*

#### *Coneixements bàsics del coordinador/a de mobilitat generada de l'ajuntament (o ajuntaments)*

El coordinador/a de mobilitat es correspon amb un tècnic-gestor de mobilitat de l'ajuntament. Per la naturalesa del seu lloc de treball ha de disposar d'uns coneixements amplis sobre mobilitat i, al mateix temps, tenir capacitat per endegar un procés que garanteixi la introducció d'actuacions que en col·laboració amb els gestors/res de la mobilitat i els responsables de mobilitat d'empresa, permetin modificar els patrons de mobilitat dels centres de treball, centres generadors de mobilitat i dels polígons d'activitat econòmica del municipi.

A grans trets, el tècnic de mobilitat dissenya l'estratègia futura de la mobilitat del municipi i promou l'impuls de les mesures orientades a promoure un canvi en la mobilitat i, per tant, contribueix a reduir els impactes socioambientals del model de mobilitat vigent.

Adicionalment, atès que aquesta figura també s'ha d'encarregar de la mobilitat generada dels polígons d'activitat, centres generadors de mobilitat i centres de treball, ha de tenir coneixements bàsics en altres aspectes com:

- Ordenació i gestió urbanística
- Promoció econòmica
- Prevenció de riscos laborals. Salut i treball
- Negociació col·lectiva
- Responsabilitat social i qualitat ambiental en l'empresa
- Gestió integrada de polígons d'activitat econòmica
- Participació ciutadana
- Comunicació i màrqueting

Com ja s'ha dit, segons el nombre d'habitants del municipi, del pes de l'activitat econòmica o de la localització de determinades activitats, el coordinador/a de mobilitat generada pot assumir exclusivament aquesta funció o bé dedicar-hi només una part de la jornada laboral.

### ***Coneixements bàsics del Gestor/a de mobilitat de PAE o CGM***

El gestor/a de la mobilitat es correspon amb un tècnic-gestor de la mobilitat generada d'un PAE o d'un CGM. Per la naturalesa del seu lloc de treball, ha de disposar d'uns coneixements bàsics sobre mobilitat i, al mateix temps, tenir capacitat per endegar un procés que garanteixi la introducció d'actuacions que, en col·laboració amb els coordinadors/res de mobilitat generada de l'ajuntament de referència (o ajuntaments) i amb els responsables de mobilitat d'empresa, permetin modificar els patrons de mobilitat.

El gestor/a de la mobilitat no ha de tenir d'un perfil estrictament de tècnic de mobilitat. A continuació es llisten els coneixement bàsics:

- a) Coneixements bàsics sobre mobilitat:
  - a. Model territorial i planificació territorial
  - b. Planejament urbanístic, ordenació i gestió urbanística
  - c. Coneixement xarxes de mobilitat.
  - d. Marc competencial, normativa vigent i governança sobre la mobilitat
  - e. Impactes socioambientals derivats de la mobilitat.
  - f. Coneixements bàsics d'eines i tècniques d'anàlisi i diagnosi de la mobilitat: principals tècniques de recollida i tractament de la informació, càlcul d'indicadors i d'externalitats socials i ambientals, etc. No és indispensable conèixer explícitament el domini de les tècniques, però sí ser coneixedor de quines eines s'utilitzen, així com saber trobar els proveïdors especialitzats en les eines més comunes.
  - g. Metodologia d'elaboració dels PME.
- b) Altres coneixements:
  - a. Promoció econòmica
  - b. Prevenció de riscos laborals. Salut i treball
  - c. Negociació col·lectiva
  - d. Responsabilitat social i qualitat ambiental en l'empresa
  - e. Gestió integrada de polígons d'activitat econòmica
  - f. Participació ciutadana
  - g. Comunicació i màrqueting

Com ja s'ha dit, quan un PAE o un CGM disposa d'una estructura estable de gestió, el gestora/a de la mobilitat pot coincidir amb el gerent/a de l'àmbit, sent responsable al mateix temps, d'altres elements de gestió comuna (residus, energia, aigua, neteja, etc.).

### *Coneixements bàsics del responsable de mobilitat d'empresa*

El responsable de mobilitat d'empresa es correspon amb la persona de referència sobre la mobilitat generada d'un determinat àmbit que ha d'elaborar un PDE. Per la naturalesa del seu lloc de treball, ha de disposar d'uns coneixements bàsics sobre mobilitat i, al mateix temps, tenir capacitat per endegar un procés que garanteixi la introducció d'actuacions que en col·laboració amb el coordinador/a de mobilitat generada de l'Ajuntament de referència (o ajuntaments) i amb el gestor/a de la mobilitat en cas que s'integri dins dels CGM o PAE, permetin modificar els patrons de mobilitat.

### *Competències i habilitats*

Una part de les competències de les tres figures anteriors són de caràcter genèric. Es tracta de les competències transversals i habilitats personals. Aquestes solen ser competències que permeten millorar la qualitat del treball, ja que gestionar la mobilitat implica l'assoliment d'uns objectius específics per a un determinat àmbit.

Entre d'altres es destaquen les següents competències i habilitats:

- Capacitat per diferenciar entre l'esfera estratègica i operativa.
- Capacitat d'anàlisi i de síntesi de la informació.
- Capacitat de gestió de la informació.
- Capacitat de comunicació oral i escrita.
- Capacitat per generar idees noves i saber prioritzar necessitats.
- Habilitats bàsiques informàtiques.
- Capacitat de treballar en un equip multidisciplinari.
- Capacitat en la interlocució i la intermediació.
- Desenvolupar un rol de formador/educador per a sensibilitzar treballadors, empresaris o altres agents en matèria de mobilitat sostenible.

### 3. Proposta per l'Ajuntament de Rubí

Una vegada actualitzat el model de governança de la Diputació de Barcelona sobre la gestió de la mobilitat generada, a continuació s'elabora una proposta que vol orientar a l'Ajuntament de Rubí sobre aquesta qüestió. Per fer-ho, s'utilitzaran les bases i els fonaments d'aquesta proposta, si bé, de manera específica, es tindrà en compte la realitat de Rubí i les necessitats particulars del seu Ajuntament. Per fer-ho es desenvolupen tres apartats:

- En primer lloc, es **plategen diverses qüestions que ajuden a justificar la creació i la consolidació de la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament de Rubí**. Aquesta figura es contempla en el Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE) de l'Ajuntament aprovat l'octubre de 2019 i que té com a missió bàsica de donar continuïtat i desplegament al mateix Pla. La justificació de la necessitat, a banda, de fer-ho per la via dels marcs normatius i de planificació de referència supramunicipal i de l'Ajuntament en un context d'emergència climàtica, de transició ecològica, de salut i de justícia social, també s'afegeixen altres elements que enforteixen l'argumentació. Entre d'altres, es parla dels nous reptes que s'han derivat recentment per crisi sanitària derivada de la Covid-19.
- En segon lloc, per tal de **concretar el perfil professional d'aquesta figura**, es fan unes recomanacions per a la selecció del gestor/a de la mobilitat en relació amb aspectes com la missió, les funcions a desenvolupar, la formació i l'experiència professional.
- En tercer lloc, s'inclouen **algunes orientacions i alguns suggeriments que es consideren complementaris per a garantir l'èxit i l'eficàcia** del desplegament del programa d'actuacions del PDE així com de la planificació i gestió de la mobilitat generada al conjunt de municipi.

## Justificació de la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament de Rubí

El programa d'actuacions del PDE recull el següent text en relació a la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament i s'integra en la línia estratègica 1 "Gestió Global de la Mobilitat".






### 1.1. Designar una persona encarregada de la gestió de la mobilitat

Crear una figura que sigui la responsable de donar continuïtat a l'actual Pla de Desplaçament d'Empresa, amb opció d'integrar-se en el marc de la gestió ambiental existent de l'Ajuntament. Les seves funcions són:

- Impulsar el desplegament de les actuacions del PDE i fer-ne el seguiment i avaluació.
- Recollir les dades relatives a mobilitat, el transport i l'accessibilitat.
- Formular al Departament pertinent municipal les propostes de millores de la via pública que es considerin necessàries per garantir l'accessibilitat al centre de treball en modes no motoritzats i en transport públic.
- Centralitzar el servei de recollida de noves demandes i necessitats del personal per accedir a l'empresa.
- Canalitzar les queixes del personal.
- Concretar els interessos del personal i l'empresa.
- Fer el seguiment dels indicadors proposats en el PDE.

La figura del Gestor de Mobilitat és clau per al desenvolupament de les mesures que es proposen en aquest capítol. Per tant, cal que sigui una figura de consens i amb demostrable capacitat per aconseguir els objectius proposats. El perfil d'aquesta persona pot ser amb un FP o grau superior i es recomana que passi pels cursos de formació de gestor/a de la mobilitat oferts per la Diputació.

D'acord amb la proposta de la Diputació de Barcelona, es proposa que aquesta figura sigui la persona encarregada de desplegar el PDE i, que al mateix temps, esdevingui la persona de referència pel que fa a l'acompanyament que tot Ajuntament ha de fer en relació amb els processos de planificació i gestió de la mobilitat de la resta de centres generadors de la mobilitat ubicats en el municipi. Així, a banda, de promoure el canvi modal en els desplaçaments d'accés dels treballadors i altres usuaris en les distintes seus i equipaments de l'Ajuntament (i també, dels desplaçaments *in labore*), es proposa que aquesta figura pugui treballar també per assolir un canvi d'hàbits en la mobilitat generada per altres equipaments, polígons d'activitat econòmica o altres centres de treball que s'emplacen a Rubí. A continuació es recull l'argumentació que sustenta aquesta necessitat organitzada al voltant de 6 qüestions clau:

	1. Un marc de referència supramunicipal ampli que emplaça a actuar també des de l'àmbit municipal
	2. Les polítiques marc de l'Ajuntament de Rubí de sostenibilitat, salut i equitat emplacen a posar en marxa la planificació vigent
	3. La unitat Rubí Brilla capdavantera en la planificació de la mobilitat generada en l'àmbit municipal
	4. Un context urbà i econòmic amb necessitat d'avançar cap a un canvi de model en la mobilitat generada
	5. La crisi sanitària de la Covid-19 exigeix afrontar nous reptes i a accelerar la planificació vigent



## 1. Un marc de referència supramunicipal ampli que emplaça a actuar també des de l'àmbit municipal

En la proposta de marc de governança sobre la gestió de la mobilitat generada de la Diputació de Barcelona, s'ha vist que **actualment hi ha un marc de referència prou extens aplicable a l'àmbit de la província de Barcelona i a l'àmbit de la Zona Protecció Especial de l'ambient atmosfèric on s'ubica el municipi de Rubí**. Les directrius en l'àmbit internacional, europeu, estatal, català i regional barceloní són àmplies i obren vies molt clares en aquesta direcció.

En conseqüència, la ciutat de Rubí s'ubica en l'àmbit geogràfic de Catalunya (i molt probablement també de l'àmbit de l'Estat) amb majors elements que l'emplacen a actuar sobre la gestió de la mobilitat generada. De fet, **tant el pdM 2020-2025 de l'àmbit de la demarcació de Barcelona, com el Pla de millora de qualitat en l'àmbit de la Zona d'especial protecció de l'ambient atmosfèric, marquen directrius molt explícites**.

No obstant això, malgrat que des de fa uns anys s'està treballant en aquesta qüestió, la realitat és que moltes experiències han tingut una vigència limitada en el temps i, per tant, s'han de dissenyar i establir elements que afavoreixin la continuïtat en el temps, es puguin esdevenir transversals en els centres de treball per tal d'assolir un canvi real d'hàbits en els desplaçaments. És per aquesta raó que, com ja s'ha vist en el capítol precedent, la Diputació de Barcelona ha dissenyat una proposta en la que els Ajuntaments siguin les administracions que s'encarreguin de coordinar la gestió de la mobilitat generada fent de pont entre els centres de treball, polígons, grans empreses i les administracions supramunicipals. En aquesta proposta les administracions supramunicipals poden contribuir a definir criteris bàsics per a identificar àmbits on cal redactar plans, elaborar guies metodològiques, recollir i monitorar informació de la mobilitat generada (volums, origen-destinació, mitjans de transport...), donar suport econòmic o establir incentius i sancions pel compliment o incompliment en la normativa vigent, entre d'altres.

La Diputació de Barcelona considera essencial que la millora de la mobilitat generada s'integri en l'estratègia local dels municipis (o fins i tot agrupacions de municipis amb esquemes de mobilitat interdependents si així ho acorden), ja que són les administracions més pròximes a la realitat i a la ciutadania. És a dir, **introduir polítiques en aquesta direcció per part de l'Ajuntament de Rubí és una estratègia clarament coherent amb les orientacions i recomanacions establertes per administracions supramunicipals**.













## 2. Les polítiques marc de l'Ajuntament de Rubí de sostenibilitat, salut i equitat emplacen a posar en marxa la planificació vigent

El **Pla de Mandat 2019-2023** del Govern municipal i de l'Ajuntament de Rubí defineix l'estratègia política a desenvolupar en el present mandat i s'inspira amb els compromisos dels objectius globals que marca *l'Agenda 2030 sobre el desenvolupament sostenible* de les Nacions Unides. És per aquesta raó que els compromisos adscrits en el Pla de Mandat inclouen els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) responnent a la voluntat de l'Ajuntament de ser catalitzador d'un canvi de paradigma a través del poder transformador de les ciutats per al desenvolupament global. A grans trets, la guia del govern municipal proposa avançar cap a un model de ciutat que sigui:

- Justa, igualitària i solidària
- Educadora, formadora, empenedora i innovadora
- Participativa per viure i conviure
- Metropolitana i sostenible

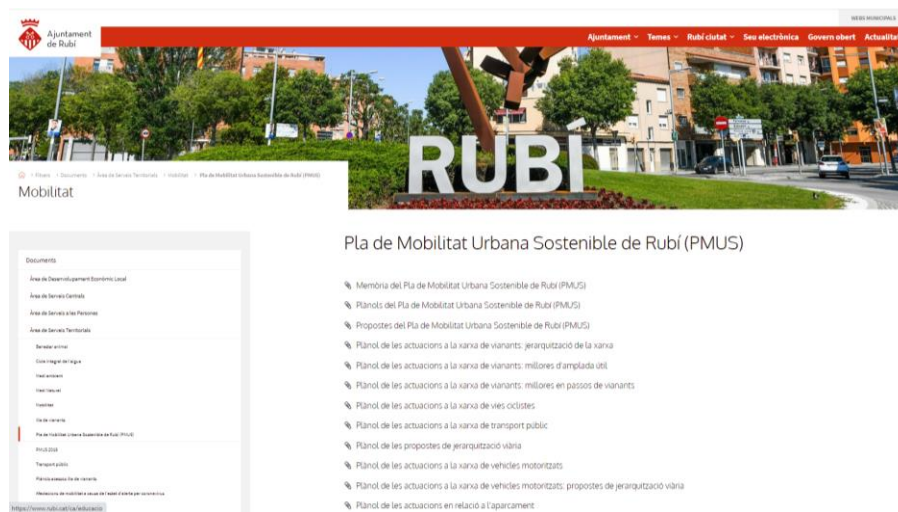
Des d'un punt de vista més operatiu, el Pla de mandat s'estructura en 8 compromisos sobre diferents temàtiques. Un d'aquests, la "Ciutat sostenible", planteja el desenvolupament d'actuacions per fer front al repte de la transició ecològica en un escenari en què l'emergència climàtica fa necessàries accions transversals en mobilitat, transició energètica i model de ciutat per a la potenciació d'un entorn vital saludable. Tot i que entre totes les actuacions contemplades, n'hi ha moltes que poden estar vinculades directament o indirectament amb la planificació, la gestió i la millora de la mobilitat generada, a continuació, se'n destaquen les principals.

		2. Desplegarem el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible com a pilar bàsic de la transició ecològica. Un document que aposta per les formes de mobilitat a peu, en bicicleta, compartides i no contaminants.	
			3. Impulsarem projectes per millorar l'accessibilitat i la mobilitat als polígons de la ciutat.
		16. Elaborarem un Pla de Qualitat de l'Aire, ampliant la xarxa de punts de control ambiental.	
			25. Crearem la xarxa local d'escoles verdes, aprofitant la llarga experiència com escoles verdes de diferents centres de la nostra ciutat: seran eines de conscienciació i acció per a la transició ecològica.
7. Seguirem treballant amb projectes com Rubi Brilla i la proposta 50/50 com a eines de la transició ecològica amb l'objectiu de conscienciar i fomentar hàbits sostenibles, incrementant l'eficiència energètica i l'ús d'energies renovables tant a la comunitat educativa com a la ciutadania en general.			
9. Desplegarem la 2a fase de l'Illa de vianants, ampliant la seva superfície i fent-la més accessible. En aquest eix d'impuls al centre de la ciutat es definiran les transformacions que hauran de fer-se les places Pearson i Constitució.			

Imatge 10. Accions relacionades amb la mobilitat del Pla de Mandat 2019-2023 de l'Ajuntament de Rubí.



Entre aquestes mesures, cal destacar el **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Rubí 2018-2023 (PMUS)**, aprovat l'any 2019. De fet, el mateix Pla de Mandat 2019-2023 l'entén com a pilar bàsic de la transició ecològica atesa l'elevada participació del sector del transport el canvi climàtic i la salut de la població. Es tracta d'un pla amb un ampli nombre de mesures per a desenvolupar i que aposta clarament per les formes de mobilitat a peu, en bicicleta, compartides i no contaminants. Particularment, el PMUS de Rubí conté accions que poden beneficiar la mobilitat i l'accessibilitat en modes sostenibles als principals centres generadors de mobilitat i, dintre d'aquests, també els centres de treball de l'Ajuntament.



Imatge 11. Imatge de la plana web del PMUS de Rubí.

En aquest context, cal tenir present que l'Ajuntament, comptava l'any 2018 amb 732 treballadors, la mobilitat dels quals contribueix a generar externalitats en el conjunt de la mobilitat de la ciutat, ja que el 59% de la seva mobilitat es resol en vehicle privat malgrat que la majoria de treballadors viu a Rubí o en municipis de l'entorn amb accés amb ferrocarril (Barcelona, Sant Cugat, Terrassa i Sabadell). De fet, segons el mateix PDE se n'extreu que de l'aplicació de diverses mesures (moltes de les quals es recullen en el PMUS 2018-2023) es pot assolir guanys importants pel que fa a la reducció del volum anual de viatges en vehicle privat, en el repartiment modal, en el consum energètic, en les emissions de CO<sub>2</sub> i de contaminants locals, així com, reduccions en l'accidentalitat viària deriva del trànsit.

Objectiu	Actual 2018	Proposta PDE 2024	Taxa total proposada PDE (%)	Taxa anual proposada PDE (%)	Taxa anual referència RMB (%)
Quota modal del vehicle privat motoritzat (% de desplaçaments)	59,9%	52,2%	-13%	-2,27%	-1,74%
Mobilitat en vehicle privat motoritzat (cotxe i moto) (veh-km/any)	3.330.963	2.953.267	-11%	-1,99%	-1,74%
Emissions de diòxid de carboni (t.CO <sub>2</sub> /any)	531	476	-10%	-1,81%	-2,67%
Emissions d'òxids de nitrogen (kg.NO <sub>x</sub> /any)	1.802	1.577	-12%	-2,20%	-1,03%
Emissions de diòxid de nitrogen (kg.NO <sub>2</sub> /any)	335	292	-13%	-2,27%	-2,48%

Emissions de partícules menors a 10 micres (kg.PM <sub>10</sub> /any)	128	113	<b>-12%</b>	-2,09%	-2,29%
Consum energètic derivat del transport (tep/any)	167	149	<b>-11%</b>	-1,87%	-1,38%
Costos derivats del transport (€/any)	7.676.240	7.144.063	<b>-7%</b>	-1,19%	-1,45%
Accidentalitat (€/any)	202.219	190.923	<b>-6%</b>	-0,95%	-2,67%

Taula 2. Avaluació dels objectius proposats al PDE en relació als objectius de referència. Font: Pla de Desplaçaments d'Empresa de l'Ajuntament d'Empresa de l'Ajuntament de Rubí.

Al mateix temps, el Pla de Mandat 2019-2023 vol que l'Ajuntament sigui una organització eficaç i eficient. És a dir, es volen impulsar les transformacions necessàries per establir la plantilla de l'Ajuntament i les accions que calguin perquè l'administració local sigui més eficient i responsable envers la ciutadania. En aquest sentit, l'Ajuntament és també una entitat que gestiona un equip humà i, per tant, és responsable de garantir la salut i el benestar en l'àmbit laboral dels seus treballadors. El traspàs modal envers el transport i la mobilitat activa, no només reporta beneficis en la reducció d'externalitats generades en el municipi, sinó que genera també beneficis individuals per als treballadors en aspectes com: la igualtat d'oportunitats per accedir al lloc de treball, en la conciliació laboral, en la reducció dels costos en els desplaçaments o en la millora de la salut per l'increment dels viatges a peu o en bicicleta. Aquests avantatges individuals també reporten en una plantilla més productiva sent un factor que permet obtenir guanys en la reducció de les baixes laborals i de l'absentisme. Cal tenir present l'impacte en les baixes laborals vinculades amb l'accidentat viària dels desplaçaments *in itinere* o durant la jornada laboral. En efecte, segons el PDE l'any 2018, el 12% de la plantilla de l'Ajuntament havia patit algun accident de trànsit en els trajectes d'accés o durant la jornada laboral en el període 2013-2018, sent la motocicleta el vehicle que més baixa laboral va causar.



### 3. La unitat *Rubí Brilla* capdavantera en la planificació de la mobilitat generada en l'àmbit municipal

L'any 2015 l'Ajuntament de Rubí va crear unitat *Rubí Brilla* com a projecte estratègic de ciutat amb la missió principal d'actuar com a element dinamitzador i coordinador de diferents estratègies en matèria de sostenibilitat a l'Ajuntament. La tasca de *Rubí Brilla* no se superposa amb la que duen a terme els serveis de l'Ajuntament, sinó que més aviat els complementa, esdevenint transversal dins de l'organigrama municipal. Aquest ens, actualment s'integra a l'Àrea de sostenibilitat i serveis municipals i té com a objectius principals:

- Reduir o eliminar la dependència energètica exterior
- La millora de la competitivitat d'empreses i indústries
- Erradicar la pobresa energètica
- Generar noves modalitats de consum responsable
- Reduir al mínim les emissions contaminants del municipi
- Difondre el concepte de cultura energètica
- Empoderar la ciutadania en qüestions energètiques, en tant que bé universal i d'interès general

En els darrers anys, *Rubí Brilla* ha desenvolupat diversos projectes transversals amb la finalitat de promoure un model sostenible de l'energia tant dins de l'administració pública, com en l'àmbit domèstic, comercial, industrial i en el transport. Es tracta de projectes que són considerats estratègics i van quedar recollits en el Pla Director de Rubí Brilla 2016-2019. Pel que fa a l'àmbit de la mobilitat, en tant que representa un sector amb elevada participació en el consum energètic, en les emissions de CO<sub>2</sub> i en les emissions de contaminants locals, l'equip de *Rubí Brilla* ha promogut diversos projectes vinculats amb la línia estratègica 8 del Pla Director Rubí Brilla 2016-2019.

#### **RUBÍ BRILLA – LÍNIA 8. MOBILITAT SOSTENIBLE**

##### **Programa 1. Mobilitat sostenible**

- *Millora de les connexions amb els polígons mitjançant un servei de bus compartit (buspooling) o bus a demanda*
- *Desenvolupament i implantació del les actuacions establertes al Pla de Desplaçament d'Empresa de l'Ajuntament de Rubí (PDE)*
- *Promoció de la redacció de PDEs per part de les empreses del municipi*
- *Redacció d'una nova ordenança municipal de mobilitat (liderat pel servei de mobilitat)*
- *Control i seguiment de la flota de vehicles municipals*
- *Creació del Pla Director de la Bicicleta de Rubí (iniciat des del servei de mobilitat)*
- *Implantació d'aparcaments segurs per a bicicletes*

**Programa 2. Instal·lació i gestió de fotolineres**

- Instal·lació i gestió de fotolineres i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- Redacció dels plecs i licitació del contracte de manteniment dels punts de recàrrega públics

**Programa 3 Impuls del vehicle elèctric**

- Cerca de subvencions per a l'adquisició del vehicle elèctric – atenció a l'usuari
- Renovació i optimització de la flota de vehicles municipals d'acord a criteris sostenibles
- Promoció i seguiment de l'ús del vehicle elèctric compartit de Som Mobilitat

En aquest sentit, **l'Ajuntament de Rubí va entendre el PDE com un projecte estratègic, esdevenint una experiència referent en aquest àmbit a Catalunya per diverses raons.** En primer lloc, perquè com ja s'ha vist, les experiències en aquest camp són encara incipients malgrat que el marc normatiu i de planificació de referència és extens, però també per altres raons:

- El PDE ha comptat amb el suport tècnic i econòmic de l'Àrea d'Acció Climàtica de la Diputació de Barcelona, àrea que compta amb una àmplia experiència en aquest àmbit.
- El PDE ha estat promogut des d'una unitat que té vocació de transversalitat dins del consistori, molt necessari en qualsevol instrument de planificació de la mobilitat.
- La unitat *Rubí Brilla* també desenvolupa projectes d'estalvi energètic de l'activitat econòmica, i dels equipaments municipals. Alhora també promou la redacció dels PDEs a les empreses localitzades en el municipi. Com s'ha vist, aquesta orientació és molt positiva, ja que les estratègies de canvi d'hàbits en la mobilitat generada no s'ha de deslligar de les polítiques d'estalvi energètic, ja que permet la generació de sinergies útils per a trobar solucions més eficaces i probablement més eficients.



Imatge 12. Pla de Desplaçaments d'Empresa de l'Ajuntament de Rubí.

Tanmateix, per a garantir que el PDE de l'Ajuntament de Rubí es pugui implementar satisfactòriament és necessària una figura d'un tècnic-gestor que recolzat per equips tècnics pugui afavorir el treball horitzontal dintre dels serveis i unitats de l'Ajuntament i garanteixi al mateix temps, la interlocució i la col·laboració amb tots els actors externs implicats en la mobilitat generada (empreses, operadors de transport, resta d'administracions implicades, sindicats, persones usuàries, etc.). És a dir, sense els recursos humans adequats es pot fer difícil garantir la supervivència del PDE de l'Ajuntament de Rubí.



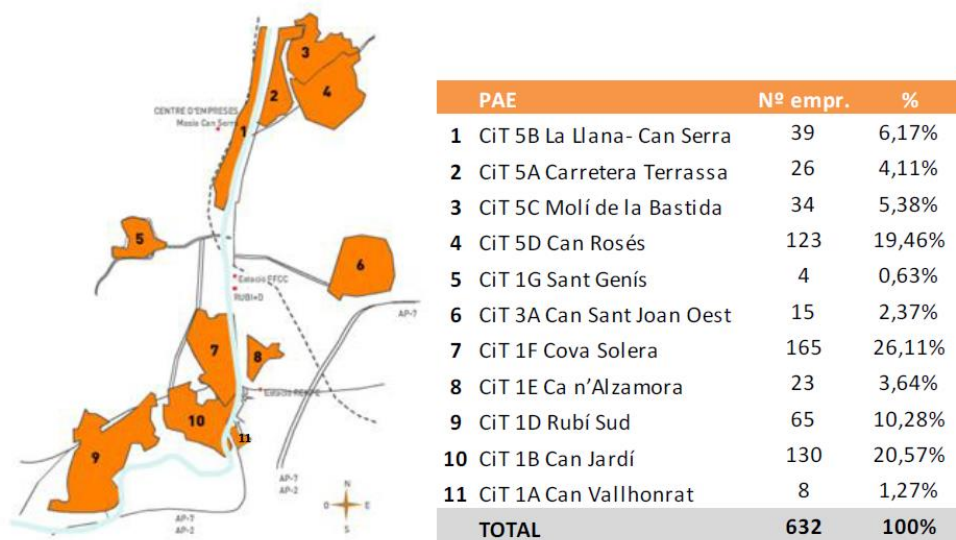
#### 4. Un context urbà i econòmic amb necessitat d'avançar cap a un canvi de model en la mobilitat generada

Rubí amb 77.464 habitants és la setzena ciutat de Catalunya en nombre d'habitants, sent un centre urbà que aglutina nombrosos equipaments públics i privats que donen servei a la seva població. Els equipaments a banda de cobrir les necessitats de la població en funció de les necessitats del sector al qual fan referència (salut, educació, cultura, esport, comerç, etc.) acostumen a tenir establerts certs criteris de distribució territorial o a definir àrees de cobertura poblacional, sent en conseqüència, espais que contribueixen a generar determinats patrons i fluxos de mobilitat i, per tant, a crear determinades estructures urbanes. Aquest cas, particularment es dona en els equipaments públics educatius i sanitaris. Així, per exemple, el model de proximitat de l'escola infantil, primària i secundària amb criteris d'assignació de l'alumnat segons la proximitat a la residència, esdevé un element que impacta molt clarament en els hàbits de mobilitat de la població en edat escolar obligatòria. Per la seva banda, l'activitat comercial, pel seu impacte en la quotidianitat de la població, és també un element determinant en la configuració de determinades estructures urbanes sent la seva regulació i ordenació un factor clau. La proximitat del comerç permet satisfer les compres en el barri de residència sense necessitat d'utilitzar vehicles de motor, mentre que per contra, els grans centres comercials emplaçats fora de la trama urbana consolidada contribueixen a generar hàbits de mobilitat més dependents del vehicle privat.

La ciutat de Rubí, per les seves dimensions urbanes i nombre d'habitants disposa d'un ampli ventall d'equipaments, tant en diversitat com en quantitat. Pel que fa als equipaments municipals, compta amb 14 centres administratius i d'oficines, 32 centres socioculturals, cívics i biblioteca, 16 centres educatius, 7 equipaments esportius i 21 equipaments corresponents a mercat municipal, cementiri, centres de salut, etc. Bona part dels d'aquests s'ubiquen a l'entorn Districte 4 del centre i és el que té menor superfície. Entre aquests equipaments municipals (i, també, entre la resta d'equipaments d'altres administracions o de titularitat privada), és probable que n'hi hagi de susceptibles d'elaborar un PDE i designar un responsable de mobilitat d'empresa. Així mateix, també n'hi haurà d'altres de menor abast que haurien de reportar informació d'informació a l'administració. En aquest sentit, disposar d'una figura que coordini la planificació i gestió de la mobilitat d'aquests àmbits esdevé essencial.

Pel que fa a l'activitat econòmica, Rubí tant pel nombre d'habitats com per la seva ubicació estratègica (entre les autopistes de l'AP-7 i la C-16) esdevé un centre d'important activitat i dinamisme econòmic dins de l'àrea urbana el Vallès. La localització de la B-30 propera a Barcelona i a importants centres universitaris i de recerca tecnològica, la situen en una posició d'avantatge competiu per al creixement econòmic. Rubí compta actualment amb 2.153 empreses (2019, Generalitat de Catalunya), la majoria de les quals (70%) tenen com a màxim 5 treballadors (el 3% tenen més de 51 treballadors). Tot i que la majoria d'empreses són de petites dimensions, també hi ha una representació important d'empreses industrials grans. Particularment, Rubí destaca entre les ciutats més industrials de Catalunya, tant en superfície com en percentatge de sector industrial sobre el conjunt dels sectors.

De fet, Rubí compta amb una extensió de gairebé 376 ha de polígons d'activitat econòmica, representant el 8% dels polígons del Vallès Occidental (sent la comarca catalana amb major nombre de polígons industrials de Catalunya (26,8%) (SIPAE, 2018), posicionant-se en un dels pols industrials més importants del país en una de regions més rellevats del sud d'Europa. Aquest marcat caràcter industrial determina un elevat percentatge del valor afegit brut industrial de Rubí (45,3%), el que representa el doble que la mitjana de Catalunya (21%) (Idescat, 2017).



Font: [www.rubiempresa.net](http://www.rubiempresa.net) i elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Rubí

imatge 13. Polígons d'activitat econòmica localitzats a Rubí. Font: Pla director de polígons d'activitat econòmica de Rubí. Ajuntament de Rubí (2014)

Tot i el pes econòmic, es tracta d'un territori molt fragmentat i divers on li cal un full de ruta per estructurar un sistema de mobilitat molt més sostenible i que esdevingui garantia per a consolidar la competitivitat econòmica d'aquesta àrea industrial. En aquest context, en els darrers anys l'Ajuntament ha promogut l'elaboració de instruments de planificació i de millora del posicionament

estratègic dels PAEs. Entre aquests, destaca el Pla Director de polígons d'activitat econòmica de Rubí, així com, plans de mobilitat específics de diversos polígons. Addicionalment, el document d'aprovació inicial del Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV) defineix propostes per estructurar un sistema de transport col·lectiu competitiu per l'any 2026. En concret, presta especial atenció a la xarxa d'autobusos interurbans i d'aportació a la xarxa ferroviària i al sistema d'intercanviadors, al mateix temps que estableix algunes directrius sobre la gestió de la mobilitat i les polítiques urbanes d'aparcament. Aquest pla, tal com assenyala el PTMB, podrà, si s'escau, complementar la xarxa de tramvies o plataformes segregades per autobús, així com, establir criteris d'intervenció a la xarxa viària que servirà de suport als desplaçaments en autobús.

De fet, el PEMV proposa un eix específic d'actuacions amb propostes sobre la Gestió de la mobilitat, sent totalment complementari a actuacions infraestructurals, de serveis de transport públic i intervencions sobre la xarxa viària de suport als desplaçaments en autobús. Particularment, dues de les mesures, podrien tenir incidència clara en un canvi d'hàbits als PAES de Rubí:

- Mesures que suposen restriccions en l'ús del vehicle privat a través de la gestió de la demanda:
  - Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP), Superilles, ZBE en municipis de la segona corona o similars.
  - Gestió de l'aparcament municipal
- Plans específics de mobilitat per als grans centres generadors de mobilitat de la comarca.

Es tracta de mesures molt encertades, ja que com es coneix el canvi d'hàbits no és possible assolir-lo només per la via d'incrementar l'oferta dels serveis de transport públic. És en aquest context i en aquest tipus de mesures que els Ajuntaments hi tenen un paper clau, sent de nou la figura del gestor/a de la mobilitat un agent facilitador d'aquest canvi.





## 5. La crisi sanitària de la Covid-19 exigeix afrontar nous reptes i a accelerar la planificació vigent

Amb la irrupció de la pandèmia de la Covid-19, la regió metropolitana de Barcelona ha experimentat nombroses transformacions que estan impactant en múltiples esferes i àmbits de la societat. Pel que fa a la vessant econòmica, segons l'FMI, la crisi de la Covid-19 representa el desafiament més gran per a l'economia global des de la Segona Guerra Mundial. Per la seva banda, la mobilitat quotidiana com a activitat que reflecteix les nostres activitats diàries, ha experimentat canvis molt substancials a causa dels nombrosos canvis que hem patit en la nostra quotidianitat. En la primera onada d'aquesta crisi sanitària i durant el confinament domiciliari de la població (de març a juny de 2020), es va donar una davallada dràstica de la mobilitat particularment en vehicle privat i en els mitjans de transport públic. Les reduccions dels transport públic van superar en alguns moments el 90%, mentre que el trànsit motoritzat va patir un fort descens, si bé, amb una davallada menys acusada.

En l'actualitat ens trobem en la fase de represa o de nova normalitat, en la que a l'espera d'una vacuna o d'un tractament efectiu, es combinen períodes de major o menor restricció de la mobilitat en funció de l'avanç o retrocés en la propagació del virus. La mobilitat quotidiana està experimentat una certa recuperació si bé, també és cert que s'estan donant canvis en els modes de transport utilitzats, així com, en l'estructura territorial dels fluxos de mobilitat. Ara per ara, malgrat que es fa difícil saber si esdevindran estructurals, la realitat és que es tracta d'un escenari que ens planteja nous reptes a més dels que ja ens planteja l'escenari d'emergència climàtica. Alguns d'aquests canvis i reptes es recullen a continuació:

- Actualment, s'està constatant com la recuperació del transport públic està sent més lenta que la del vehicle privat, de manera que per a recuperar la confiança en el transport públic com a mode de transport prioritari i equitatiu, exigeix reorientar i, fins i tot, prioritzar algunes actuacions incloses en la planificació per a guanyar capacitat i poder garantir distàncies físiques entre persones.
- L'espai públic també cal que s'adapti a un escenari en què la mobilitat activa ha crescut notablement, ja que s'ha fet i s'està fent un ús intensiu de l'entorn del barri de residència. Així, per a garantir les distàncies de (per exemple, en voreres estretes) cal prioritzar determinades actuacions de recuperació de l'espai públic per a la ciutadania ara ocupat pel vehicle privat.
- La forta embranzida de la bicicleta o dels vehicles de mobilitat personal, a banda de constatar l'enorme potencial que tenen en la mobilitat quotidiana, també exigeix accelerar la posada en marxa de moltes de les propostes que les administracions ja tenien recollides en la planificació aprovada.

En aquest context, des de la primavera de 2020 molts ajuntaments com a administracions amb competències sobre molts elements que afecten la mobilitat diària dels ciutadans, han plantejat solucions per a donar una resposta ràpida a aquests nous reptes plantejats. En aquest sentit, l'urbanisme tàctic està sent una eina molt emprada per implementar nova xarxa pedalable, ampliar l'espai de vorera o efectuar talls de carrers per a la circulació privada.



Imatge 14. Actuacions executades per l'Ajuntament de Rubí durant la crisi sanitària de la Covid-19. Font: Ajuntament de Rubí.

En l'àmbit dels desplaçaments dels treballadors i dels usuaris als edificis de l'Ajuntament de Rubí, és més que probable que aquesta tendència metropolitana també s'estigui donant. Tot i que ara per ara no hi ha dades actualitzades dels mitjans de transport, sembla lògic pensar que s'estigui donant un augment de persones que es desplacin en vehicle privat en substitució del transport públic per por al contagi dins dels vehicles del transport públic. Al mateix temps, també es pot deduir que s'hagi donat una reducció del nombre de les persones usuàries del vehicle privat que estiguin predisposades a utilitzar el transport públic i a fer un traspàs modal per accedir als espais de l'Ajuntament (segons el PDE l'any 2018 era del 74%).

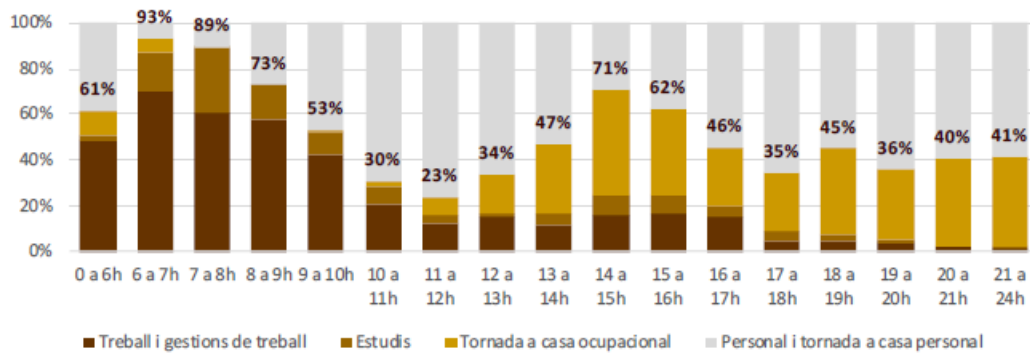
En aquest escenari, la **figura del gestor/a de la mobilitat pot esdevenir de nou rellevant per tal de promoure actuacions que impedeixin un augment dels consums energètics, les emissions de CO<sub>2</sub> i de contaminants locals per part de la mobilitat generada de l'Ajuntament.** Aquesta situació

comportaria una barrera per assolir els objectius socioambientals que va fixar el PDE de l'Ajuntament de Rubí. És doncs, rellevant dissenyar una pla de xoc sobre diverses qüestions centrals del PDE per tal de mitigar l'impacte de la Covid-19 entre els treballadors i contribuir al mateix temps, a la consecució dels objectius del PDE. Entre d'altres es planteja:

- **Consolidar i a millorar les condicions del teletreball.** L'escenari de pandèmia ha evidenciat l'enorme el potencial que té el teletreball en molts entorns laborals, particularment en feines administratives i tècniques i, també, en l'àmbit de l'educació. A partir de la declaració de l'estat d'alarma, l'Ajuntament de Rubí i com totes les administracions, ha hagut d'adaptar-se ràpidament a aquesta nova situació canviant radicalment l'escenari previ. El teletreball que fins a principis d'any del 2020 era pràcticament testimonial, ha esdevingut majoritari entre plantilla. Es tracta d'una mesura recollida en el programa d'actuacions del PDE com una solució a estudiar-ne la viabilitat i que ha resultat ser transversal entre gairebé tota la plantilla en molt poc temps. De fet, l'Ajuntament ha hagut d'executar accions per afavorir la digitalització del treball i millorar les condicions de les persones teletreballadores. Cal recordar, en aquest sentit, que l'enquesta del PDE mostrava que un 47% de la plantilla afirmava necessitar eines durant la jornada laboral (videoconferències, eines per compartir arxius, etc.) i d'aquestes, tan sols el 17% només les utilitzava habitualment (la resta, afirmava no disposar d'eines o bé no sabia com utilitzar-les).

El desplegament del PDE a través de la figura del gestor/a de la mobilitat, pot esdevenir una oportunitat per a millorar les condicions del teletreball i poder-lo consolidar a llarg termini una vegada la situació de pandèmia hagi finalitzat. Es tractaria, aleshores, de millorar els aspectes interns reguladors interns del teletreball, millorar-ne la formació, entre d'altres.

- **Consolidar la flexibilització horària a llarg termini.** En relació amb la flexibilització horària, el PDE l'establia com una eina positiva per afavorir la conciliació de les persones treballadores. Actualment, la crisi de la Covid-19 planteja aquesta mesura coma prioritària i, per tant, també ho hauria de ser en l'àmbit de la implementació del PDE de Rubí. És a dir, aquesta mesura és eficaç per evitar les aglomeracions en el transport públic i aplanar la corba de la demanda en hora en el transport públic particularment entre els desplaçaments per motiu feina i estudis.



Gràfic 5. Desplaçaments en un dia laborable, segons franja horària i motiu a l'àmbit de la província de Barcelona. FONT: EMEF18

- **Consolidar l'augment de l'ús quotidià de la bicicleta per accedir a la feina**

La bicicleta com a mitjà de transport que permet garantir distància social i fer desplaçaments de major distància té ara mateix un fort potencial de creixement i cal aprofitar-ho per tal que aquesta tendència pugui esdevenir estructural. Cal tenir en compte que el PDE recull que un 39% dels usuaris del vehicle privat mostraven predisposició per utilitzar la bicicleta per accedir a la feina (particularment els que viuen a Rubí). Així, entenent que aquesta xifra pot haver incrementat de manera notable des d'aleshores, és important poder donar seguretat en els itineraris pedalables i augmentar espais d'aparcament segurs, a partir de l'acceleració de totes les actuacions ja recollides en el PDE i el PMUS sobre la mobilitat en bicicleta.

Més enllà de l'adaptació de la mobilitat generada a l'escenari de pandèmia, els centres generadors de mobilitat ubicats en el municipi, també han de dissenyar estratègies a curt termini per tractar de no incrementar la quota d'ús dels mitjans de transport privat, incrementar el teletreball i la flexibilització horària. En aquest context, l'ATM ha posat en marxa els anomenats Plans de Mobilitat Corresponsable, que en el curt termini les empreses han de redactar per adaptar-se a la nova normalitat. El gestor/a de la mobilitat, doncs, hauria de ser la figura de suport per a la redacció i desplegament d'aquests plans.

ELS PLANS TENEN PER OBJECTIUS IMMEDIATS:

<p>Reduir la mobilitat respecte als nivells de premsi, vinculat a major ús de teletreball i dels mitjans telemàtics.</p>	<p>Reduir la pressió en hora punta del transport públic (evitar les hores punta).</p>	<p>Incrementar la quota modal dels modes no motoritzats o la mobilitat compartida com a principal recurs per captar la reducció de demanda del transport públic i evitar un repunt en l'ús del cotxe/motocicleta.</p>
--	---	---

Els plans de mobilitat corresponsable aborden la gestió de la mobilitat en l'excepcionalitat actual, mentre que Plans de desplaçaments d'empresa (PDE) resulten l'instrument de gestió a més llarg termini. Els PDE analitzen amb major profunditat les diferents mobilitats de l'empresa i dissenyen un conjunt d'actuacions per optimitzar la mobilitat dels treballadors/es, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, i racionalitzant l'ús del cotxe.

Imatge 15. Objectius dels Plans de Mobilitat Corresponsable. Font: ATM.

## Orientacions sobre la figura del gestor/a de la mobilitat de l'Ajuntament de Rubí

A continuació, per tal de concretar el perfil professional d'aquesta figura, es fan unes recomanacions per a la selecció del gestor/a de la mobilitat en relació a aspectes com la missió, les funcions a desenvolupar, la formació i l'experiència professional. Aquestes recomanacions es nodreixen principalment del Capítol 2 d'aquest document ("Proposta de model de governança sobre la gestió de mobilitat generada") i més particularment de l'apartat "Missió i dependència orgànica del gestor/a de la mobilitat".

A grans trets, aquesta figura assumiria la missió i les funcions de la figura **Coordinador/a de la mobilitat generada de l'Ajuntament**. Per tal de ser coherents amb el contingut del PDE aquesta figura s'anomenarà d'ara endavant, **Gestor/a de mobilitat de l'Ajuntament de Rubí**.

La proposta que es fa, al mateix temps, s'adequa al context institucional de l'Ajuntament de Rubí, així com, al context urbà, social i econòmic de la ciutat. És per això, **que el gestor/a se l'ha d'entendre integrat/da dintre de l'equip que treballa a la unitat de Rubí Brilla**, esdevenint l'estructura de suport que permet el desenvolupament de les funcions que té assignades.

### *Missió*

El gestor/a de la mobilitat de l'ajuntament de Rubí és un tècnic/a-gestor/a que té la **missió principal planificar i gestionar la mobilitat generada dels centres de treball de l'Ajuntament des d'una perspectiva transversal dins de l'administració municipal, adequant-se al nou paradigma de la mobilitat sostenible, saludable, segura i equitativa**. L'eina de referència de treball és el PDE de l'Ajuntament de Rubí. Es tracta, doncs, de la persona de referència per desenvolupar i implementar el PDE de l'Ajuntament.

Adicionalment, aquesta el gestor/a també té la missió de **coordinar la planificació i la gestió de la mobilitat generada als àmbits subjectes a elaborar un PME (Pla de mobilitat específic d'un polígon d'activitat econòmica), un PDE i dels que estan subjectes a reportar anualment informació a l'Ajuntament**. Ha d'esdevenir, doncs, la persona de referència de l'Ajuntament per a coordinar la planificació i la gestió de la mobilitat dels polígons d'activitat econòmica, així com, de la resta de centres generadors de mobilitat localitzats a Rubí. En conseqüència, es tracta d'una figura d'enllaç entre l'administració supramunicipal i els gestors/res de mobilitat dels polígons d'activitat econòmica i de les persones designades com a responsables de mobilitat d'empresa localitzades en el municipi.

## ***Funcions***

En l'àmbit de la **planificació i gestió de la mobilitat generada de l'Ajuntament** les funcions proposades són:

- a) Efectuar la revisió del PDE de l'Ajuntament cada 6 anys en el marc dels principis d'una mobilitat sostenible, segura, saludable i equitativa.
- b) Redactar un programa anual d'actuacions d'acord amb el PDE, el qual ha de ser compatible amb els pressupostos anuals de l'Ajuntament. Aquest programa ha de definir les mesures a executar per part de diferents serveis o unitats de l'Ajuntament al llarg de l'any, així com, l'estimació de l'aportació econòmica d'administracions supramunicipals per a l'execució de determinades actuacions (ja sigui per la via d'acords puntuals o bé per la via de subvencions sol·licitades o atorgades).
- c) Implementar, en col·laboració amb els diferents serveis i unitats de l'Ajuntament (i amb altres administracions, en cas que hi estiguin implicades) les actuacions previstes en el programa anual d'actuacions.
- d) Establir i coordinar els canals de participació del PDE mitjançant diversos canals o òrgans de participació:
  - a. Canals de participació horitzontals amb els serveis i unitats de l'Ajuntament que ajudin a prioritzar les actuacions anualment.
  - b. Canals de participació amb la plantilla de l'Ajuntament per tal de garantir la implicació dels treballadors a l'hora d'orientar la priorització de les actuacions anualment.
- e) Efectuar el monitoratge del PDE a partir de diferents elements:
  - a. Avaluar periòdicament el grau d'assoliment dels objectius socioambientals que defineix el PDE.
  - b. Redactar un informe de seguiment anual del desplegament del PDE que a banda d'incorporar els indicadors d'avaluació, incorpori una avaluació qualitativa de l'estat de l'execució de les mesures, establint mesures correctores en cas de desviació important.
- f) Definir els canals de comunicació i de difusió del PDE.

En l'àmbit de la **coordinació de la planificació i gestió de la mobilitat generada del municipi de Rubí** les funcions proposades són:

- a) Identificar els centres generadors de mobilitat que han d'elaborar un PDE, així com, la identificació de les persones de contacte en cadascun dels centres (responsables de mobilitat o persones de referència). Com s'ha vist, la proposta de la Diputació de Barcelona, caldria cercar els àmbits que complissin les següents característiques:

Tipus d'àmbit	Elaboració d'un PDE i persona de referència (responsable de mobilitat d'empresa)	Reportar informació a l'administració (persona de referència)
Establiments comercials, individuals o col·lectius	Superfície venda $\geq 5.000 \text{ m}^2$	Superfície venda $\geq 2.500 \text{ m}^2$
Edificis per a oficines	Superfície de sostre $\geq 10.000 \text{ m}^2$	Superfície de sostre $\geq 5.000 \text{ m}^2$
Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals	Aforament $\geq 2.000$ persones	Aforament $\geq 1.000$ persones
Clínicas, centres hospitalaris i similars	Capacitat $\geq 200$ llits	Capacitat $\geq 100$ llits
Centres educatius	Capacitat $\geq 1.000$ alumnes	Capacitat $\geq 500$ alumnes
Edificis, centres de treball i complexos	Treballadors $\geq 200$	Treballadors $\geq 50$

Taula 3. Àmbits proposats per a designar un responsable de mobilitat d'empresa o coordinador del PDE i àmbits que haurien de reportar informació sobre la mobilitat generada a l'administració.

- b) Definir els àmbits (PAEs o centres generadors de mobilitat) subjectes a l'elaboració i implementació d'un PME. Com a criteri general i, com s'ha vist, aquests haurien de correspondre amb els àmbits que de forma recurrent generen més de 5.000 viatges/dia.
- c) Promoure l'establiment d'estructures estables de participació del PAE o CGM subjectes a l'elaboració d'un PME que afavoreixin la implementació de les mesures derivades del PME i trobar l'encaix de la figura del gestors/res de la mobilitat.
- d) Coordinar la redacció dels PME i dels PDE en col·laboració amb els gestors de mobilitat dels centres generadors de mobilitat i amb l'administració supramunicipal de referència (ATM) i possibles altres administracions locals. Les estratègies han de tenir correspondència de continguts amb instruments de planificació vigents (PMUS, PEMV...).
- e) Col·laborar amb l'administració supramunicipal de referència (ATM) per a tramitar l'aprovació dels PMEs i PDEs.
- f) Donar suport tècnic i econòmic als responsables de mobilitat d'empresa, als gestors/res de la mobilitat dels PAEs o dels CGM per la implementació dels PMEs o PDEs.
- g) Efectuar el monitoratge dels PMEs i dels PDEs i el seguiment de la gestió de la mobilitat generada dels centres que han de reportar anualment informació a l'Ajuntament.
- h) Reportar informació a l'administració supramunicipal de referència (ATM).



### **Formació i experiència professional**

D'acord amb l'oferta formativa existent, actualment hi poden haver diversos itineraris formatius que permetin l'accés a aquest lloc de treball. Atesa la transversalitat dels camps de treball de la mobilitat no hi ha, doncs, un únic itinerari acadèmic i formatiu adequat o vàlid. Aquests itineraris poden estar, al mateix temps, complementats amb l'experiència laboral d'haver treballat, per exemple, en una consultoria de mobilitat o en ajuntament.

A continuació, es fan algunes recomanacions en relació amb la formació:

- **Titulació requerida:** es proposa una titulació de tècnic/a de grau superior. Atès que en l'actualitat no existeix una titulació universitària que reculli la totalitat dels àmbits de treball d'aquesta figura, es proposa que la titulació requerida sigui diversa. Particularment, els títols universitaris sobre economia, geografia, ciències ambientals, arquitectura, sociologia, enginyeria de camins canals i ports, enginyeria industrial, enginyeria tècnica d'obres públiques, tenen en major o menor mesura contingut útil per al gestor/a de la mobilitat.
- **Formació complementària:** actualment els programes oficials de màster se solen programar entre diferents departaments o facultats amb la voluntat d'oferir una formació avançada, de caràcter multidisciplinària i orientada a l'especialització acadèmica o professional. Per això, existeixen diversos màsters oficials que permeten fer una especialitat en mobilitat i transport, en estudis urbans i metropolitans, en medi ambient, en energia, en ecologia industrial, en estudis territorials i de la població, entre d'altres. Addicionalment, la formació contínua en l'ensenyament superior (no reglada) també permet l'accés a formació específica i variada en molts altres àmbits que poden ser d'interès.
- **Altra formació complementària:** es recomana també, que la persona seleccionada hagi realitzat en altres cursos formatius complementaris o hagi participat en congressos, seminaris o jornades relacionats amb les funcions del lloc de treball, ja que poden aportar coneixements d'interès.

Particularment, és d'interès que el gest/a de mobilitat de l'Ajuntament Rubí s'hagi format addicionalment en algun curs específic sobre la gestió de la mobilitat en l'àmbit a la feina. Es tracta d'una formació específica orientada a formar gestors/res de mobilitat o a responsables de mobilitat d'empresa i que en bona part han estat promoguts per sindicats com CCOO i, també, per entitats en defensa de la mobilitat sostenible (com la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura). Per la seva banda, l'Institut Català de Qualificacions Professionals (ICQP) de la Generalitat de Catalunya ofereix el curs "Gestió de la mobilitat sostenible" que a través de 5



mòduls diferents, permet obtenir una qualificació professional vinculada amb la gestió de la mobilitat sostenible en l'àmbit empresarial (dins de la branca sobre seguretat i medi ambient).

L'experiència laboral en el camp de la mobilitat serà un factor important a considerar en la puntuació, tant des de l'àmbit de l'administració com des de l'empresa privada.

## **Altres consideracions i orientacions pel desplegament i la gestió del PDE de l'Ajuntament de Rubí**

Altres consideracions i orientacions pel desplegament i la gestió del PDE de l'Ajuntament de Rubí:

- Monitoratge a partir d'indicadors d'avaluació i de seguiment anual.
- Redacció del programa d'actuacions anual i l'informe de seguiment anual del PDE.
- Establiment d'òrgans de col·laboració horitzontal dins de l'Ajuntament per a definir prioritats d'actuació així com, efectuar el seguiment de projectes del PDE de caràcter transversal.
- Establiment d'òrgans i canals de col·laboració i de participació entre l'Ajuntament i la plantilla.
- Signatura d'un compromís per part de les empreses, PAES i CGM a establir mesures estratègiques d'actuació en cas que l'Ajuntament o altres administracions recolzin econòmicament la redacció dels PDE o dels PME.
- Definir canals permanents de col·laboració amb l'administració supramunicipal perquè que sense el seu recolzament, es pot fer difícil avançar en determinats tipus d'actuacions.

## Bibliografia

CARRERAS, J.M., SANTCOVSKY, H. (dir.) (2017). *Quaderns PDU metropolitana. Directrius urbanístiques 9. Polígons d'activitat econòmica*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.

CAIRNS, S., NEWSON, C., DAVIS, A. (2010). *Understanding successful workplace travel initiatives in the UK*. Transportation Research A Part A 44 (2010) 473-494

CONSORCI DE L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ. RESOLUCIÓ d'1 d'abril de 2019, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels PDE.

COMISSIÓ DE LES COMUNITATS EUROPEES. COM(2009) 490 final. *Pla d'Acció de Mobilitat Urbana*. Comunicació de la Comissió al Parlament europeu, al Consell, al Comitè econòmic i social europeu y al Comitè de las regions.

COMISSIÓ OBRERA NACIONAL DE CATALUNYA (2018). *Plans de desplaçaments d'empresa i canvi de model de mobilitat de les persones treballadores. El cas de Barcelona com a exemple*.

Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA (2015). *Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020*.

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA (2018) *Pla Específic de Mobilitat del Vallès* (PEMV). Document de diagnosi.

DIPUTACIÓ DE BARCELONA. *Els polígons d'activitat econòmica de la demarcació de Barcelona Explotació de les dades del Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica*. Sistema d'informació de Polígons Industrials de Catalunya (SIPAE).

DEPARTAMENT DE TREBALL, AFERS SOCIALS I FAMÍLIES. RESOLUCIÓ TSF/2053/2018, de 4 de setembre, per la qual es disposa la inscripció i la publicació de l'Acord Interprofessional de Catalunya per als anys 2018-2020 (codi de conveni núm. 79100065092016).

FERRI, M. (2019). *La movilidad al trabajo un reto pendiente*. Madrid: Ministerio del Interior y Ministerio para la Transición Ecológica.

FERRI, M. (2016). *Propuestas para una Directiva europea para fomentar la movilidad sostenible al Trabajo*. Conferencia de presentación de resultados del proyecto E-Cosmos (European Commuters for Sustainable Mobility Strategy).

ROBY, H. (2010). *Workplace travel plans: past, present and future*. Journal of Transport Geography 18 (2010) 23-30.

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA (2012). *Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020*.

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA (2016). *Informe de seguiment del Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020*.

INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA (2019). *Plan nacional integrado de energía y clima 2021-2030* (PNIEC 2021-2030) (documento borrador).

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Real Decreto 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales

Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible.

PÉREZ, N., REQUENA, R. (2007). *Definició del gestor/a de la mobilitat en els polígons d'activitat econòmica*. Pacte industrial de la regió metropolitana de Barcelona.

PÉREZ, N., SOLÉ, G. (2018). *El canvi modal en l'accés a la feina. Un eix clau per a la reducció dels impactes de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona*. Revista Papers, 59, Nous reptes en la mobilitat quotidiana. Polítiques públiques per a un model més equitatiu i sostenible.

VAN MALDEREN, L., JOURQUIN, B., PECHEUX, C., THOMAS, I., VAN DE VIJVER, E., VANOUTRIVE, T., VERHETSEL, A., WITLOX, F. (2013). *Exploring the profession of mobility manager in Belgium and their impact on commuting*. Transportation Research Part A 55 (2013) 46-55.

## Llistat de sigles i acrònims

ATM: Autoritat del Transport Metropolità

CGM: Centre generador de mobilitat

DGT: Dirección General de Tráfico

EAMG: Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

ICAEN: Institut Català d'Energia

IDAE: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

MITECO: Ministerio para la Transición Ecológica i el Reto Demográfico

MITMA: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

ODS: Objectius de desenvolupament sostenible

PAE: Polígon d'activitat econòmica

PDE: Pla de desplaçament d'empresa

pdM: Pla director de mobilitat

PME: Pla de mobilitat específic

PEMV: Pla de Específic de Mobilitat del Vallès

PMUS: Pla de mobilitat urbana sostenible

PTT: Pla de transport al treball

SIPAE: Sistema d'informació de polígons d'activitat econòmica

## ANNEX. Marc normatiu i de planificació de referència

A continuació es recull el marc legislatiu, normatiu i de planificació vigent sobre la gestió de la mobilitat a la feina a polígons d'activitat econòmica, centres generadors de mobilitat o centres de treball, aplicable a l'àmbit de la província de Barcelona. Addicionalment, es recullen les vies de finançament disponibles per al desplegament de la normativa i planificació.

### Marc de referència Estatal

*Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales*

**Artículo 88. Bonificaciones obligatorias y potestativas.**

**2. Cuando las ordenanzas fiscales así lo establezcan, se aplicarán las siguientes bonificaciones**

....

*c) Una bonificación de hasta el 50 por ciento de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que: Utilicen o produzcan energía a partir de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración. A estos efectos, se considerarán instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables las contempladas y definidas como tales en el Plan de Fomento de las Energías Renovables. Se considerarán sistemas de cogeneración los equipos e instalaciones que permitan la producción conjunta de electricidad y energía térmica útil.*

*Realicen sus actividades industriales, desde el inicio de su actividad o por traslado posterior, en locales o instalaciones alejadas de las zonas más pobladas del término municipal.*

*Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido.*

...

Accés al document: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-4214>

*Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible*

**Artículo 103. Elaboración de los planes de transporte en empresas.**

*1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.*

*2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.*

*3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.*

*Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan Aire 2013-2016)*

**Objetivo HOR 10. Medidas ejemplares o demostrativas a aplicar por las administraciones públicas**

**Medida HOR 10.I Incentivo al desarrollo de planes de movilidad y del teletrabajo por las administraciones públicas**

- Se crearán planes de movilidad para los funcionarios y empleados de las Administraciones Públicas que impliquen el uso del transporte colectivo en detrimento del uso del vehículo particular de baja ocupación: estudios para el desarrollo de los planes de desplazamiento, realización de propuestas, implantación del plan y evaluación de los resultados.

- En relación al sector privado, se promoverá la creación de planes de transporte a la empresa o centro de trabajo, acordados en el marco de la negociación colectiva con participación de los representantes sindicales.
- Promover nuevas formas de desarrollar la actividad laboral. La Ley 3/2012, de 6 de julio, de medidas urgentes para la reforma laboral, refuerza el concepto de teletrabajo como una particular forma de organización del trabajo que encaja perfectamente en el modelo productivo y económico, al favorecer la flexibilidad de las empresas en la organización del trabajo, incrementar las oportunidades del empleo y optimizar la relación entre tiempo de trabajo y vida personal y familiar.

*Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla*

#### **Actuación 4. Implantación de medidas contenidas en Planes de Transporte al Trabajo de empresas**

1. La ayuda estará dirigida a la implantación de actuaciones de movilidad sostenible a los centros de trabajo o centros de actividad que tengan como objetivo actuar sobre la movilidad de los trabajadores, clientes o cualquier otro tipo de usuario en su acceso a un centro de actividad de una entidad concreta, para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes.

Podrán ser de dos tipos:

a) Medidas llevadas a cabo por los beneficiarios del artículo 3, apartado 2.a), ordinales 1.º y 4.º Las actuaciones susceptibles de ayuda deberán estar incluidas en un Plan de Transporte al Centro de Trabajo (PTT), según la definición del artículo 103 de la ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y estarán incluidas en alguna de las siguientes tipologías:

- Actuaciones que faciliten el acceso al centro de trabajo a pie o en bicicleta (inversión en aparcamiento de bicicletas, dotación de vestuarios, etc.)
- Disposición de líneas específicas de transporte colectivo y autobuses lanzadera a los centros de trabajo o actividad.
- Actuaciones para facilitar y fomentar el uso del transporte público o colectivo.
- Plataformas y sistemas de vehículos compartidos.

b) Medidas llevadas a cabo por los beneficiarios del artículo 3, apartado 2.a), ordinal 5.º Las actuaciones susceptibles de ayuda deberán llevarse a cabo en los núcleos urbanos para adaptar la movilidad en un escenario de nuevas exigencias derivadas del periodo post COVID-19.

- Medidas de fomento de desplazamientos individuales a pie, en bicicleta, en moto o en otros medios de desplazamiento unipersonal, entre otros, a través de la implantación de sistemas de préstamos o la implantación o adaptación de carriles para estos usos, calmado de tráfico, establecimiento de espacios compartidos o ampliación de aceras y espacios públicos.
- Medidas de refuerzo del transporte público que permitan a este modo de transporte ganar la confianza de los usuarios y fomentar su uso, cumpliendo los requisitos impuestos en el periodo post COVID (integración multimodal, carriles exclusivos, tarificación flexible y sencilla, digitalización para dar información en tiempo real, etc.)
- Implantación de medidas que garanticen un reparto de última milla sostenible, mediante adaptaciones rápidas de la ciudad.

2. Se considerará coste subvencionable el coste asociado a la ejecución de las actuaciones planteadas. La ejecución de las medidas para las que se solicita ayuda, deberá realizarse, en todo caso, con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud en la convocatoria correspondiente.

3. El coste de elaboración o modificación del PTT, así como del PMUS, en su caso, será subvencionable si este se elaborase con posterioridad a la solicitud de la ayuda, y siempre que la elaboración del mismo esté acompañada de la puesta en marcha de alguna de sus actuaciones de tal manera que se consigan ahorros energéticos. El PTT será elaborado acorde a la metodología de la «Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al Trabajo» del IDAE, disponible en [www.idae.es](http://www.idae.es).

Accés al document: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-6235](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-6235)

**Sector transporte****Medida 2.1. Medida 2.1. Zonas de bajas emisiones y medidas de cambio modal**

...

La principal fuerza motriz impulsora del cambio modal es el establecimiento a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes del territorio nacional de zonas de bajas emisiones, esto es, delimitación de zonas con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes.

De manera concreta, se promoverá la ejecución a través de programas de apoyo público de las medidas contenidas en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, que habrán de llevar a cabo las Entidades Locales (con el apoyo de otras Administraciones territoriales, y en su caso, de la Administración General del Estado), y de Planes de Transporte al Trabajo, puestos en marcha por las empresas.

**c) Responsables**

Las autoridades públicas responsables de la ejecución y seguimiento de la medida son el MITECO/IDEA y MITMA (de manera coordinada con otros Departamentos ministeriales con competencias transversales en materia de transporte), conjuntamente con las Comunidades Autónomas y, especialmente, las Entidades Locales.

**d) Sectores abordados**

Esta medida se dirige a ayuntamientos, diputaciones, cabildos y otras entidades de representación territorial supramunicipal, además de a los centros de trabajo de titularidad pública o privada y empresas o centros de actividad (aeropuertos, estaciones ferroviarias, polígonos industriales, centros educativos o sanitarios, universidades, parques de ocio, centros comerciales, etc.). Igualmente, autoridades y empresas de transporte, así como centros logísticos.

**e) Acciones elegibles**

Las acciones elegibles serán aquellas que consigan una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de energía final, mediante cambios importantes en el reparto modal a través de:

- **Implantación y desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):** con medidas como la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes de España, de la delimitación de zonas centrales con acceso restringido a los vehículos más emisores y contaminantes (medida recogida también en el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética). Asimismo, se promoverá la regulación de la ocupación del suelo público con criterios de movilidad sostenible, las restricciones de tráfico en momentos de mayor contaminación, el impulso del vehículo compartido, la regulación del aparcamiento, promoción del uso de la bicicleta, la mejora y promoción del transporte público, etc.
- **La implantación y desarrollo de Planes de Transporte al Trabajo (PTT):** con medidas tales como servicios de movilidad compartida en las empresas, promoción de la bicicleta, promoción del transporte público, teletrabajo, etc.

**f) Mecanismos de actuación**

Los mecanismos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos de ahorro previstos serán los siguientes:

- **Medidas legislativas:** futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Modificación del artículo 103 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible («Elaboración de los planes de transporte en empresas»), exigiendo su implementación para las empresas con más de 250 trabajadores (grandes empresas) y creación para dichas empresas de la figura del coordinador de movilidad, con el fin de incrementar el número de empresas que disponen de un PTT. Otras medidas de tipo legislativo serán aquellas que implementen las correspondientes leyes autonómicas de movilidad en su correspondiente ámbito competencial, así como en las ordenanzas municipales especialmente en poblaciones de más de 50.000 habitantes relativas a restricciones al tráfico privado, gestión del aparcamiento, vehículo compartido, calmado de tráfico y reserva de carriles para transporte público y otras medidas dirigidas hacia una movilidad sostenible.
- Finalmente, se elaborará a nivel nacional la **Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público**, con el que se abordará de manera integral las necesidades de las sociedad ante los nuevos modelos y requerimientos relacionados con la movilidad y se prestará una especial atención a la generación de recursos económicos suficientes para dotar al transporte público, en especial de las áreas metropolitanas, de recursos financieros para ofrecer un servicio de alta calidad y facilitar el cambio modal urbano por el que ha apostado este Plan
- **Programas de apoyo público:** programas que promuevan la implantación de las medidas y actuaciones contenidas en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y en los Planes de Transporte al Trabajo; ...
- **Información:** elaboración y actualización de las guías y manuales sobre movilidad urbana sostenible; mantenimiento, en la web del IDAE, de una plataforma dirigida a los ciudadanos y gestores de movilidad, en la que se incluyan dichas guías, así como



información útil para promover la implementación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y los Planes de Transporte al Trabajo; refuerzo y potenciación de los observatorios, foros y mesas de trabajo sobre movilidad sostenible.

- ...

**g) Necesidades financieras y apoyo público** Las necesidades financieras de esta medida son elevadas. Se estima una inversión pública de 3.140 M€ en el período de diez años del Plan, suponiendo que todos los municipios implantan un PMUS en el período 2021-2030, priorizando las medidas menos intensivas en inversión.

Esta inversión podría ser cofinanciada con los Fondos FEDER en el marco del Programa Operativo correspondiente al período 2021-2030. A esta inversión, necesaria para posibilitar el cambio modal efectivo y la transformación del modelo de ciudad, habría que añadir una cifra notablemente inferior -del orden de 265 M€ para promover, a través de ayudas públicas, la implantación de Planes de Transporte al Trabajo en las empresas.

Las actuaciones contenidas en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, se realizarán con presupuesto público de las administraciones competentes (en su caso, teniendo en cuenta el marco de programas nacional o europeo) y en el caso de las actuaciones de los PTT, se estima un apoyo público del 50% de la inversión, lo que supone 132,5 M€.

Accés al document: [https://www.miteco.gob.es/images/es/pniec\\_2021-2030\\_borradoractualizado\\_tcm30-506491.pdf](https://www.miteco.gob.es/images/es/pniec_2021-2030_borradoractualizado_tcm30-506491.pdf)

## Marc de referència català

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat <sup>3</sup>

### Disposició adicional tercera:

*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.*

**Article 9.3** *"els Plans de Mobilitat urbana s'han d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directores de mobilitat de llur àmbit i, si s'escau, als plans específics, i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials del llur àmbit territorial.*

<sup>3</sup> A més de la Llei de la mobilitat, a nivell català també s'ha de considerar el Decret 244/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis de mobilitat generada. Aquests estudis avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport públic i també els desplaçaments a peu i en bicicleta. L'objectiu final és el de propiciar que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així, complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei de la mobilitat.

Aquests estudis d'avaluació, en conseqüència no afecten els espais actuals, si no que afecten als nous desenvolupaments urbans o a projectes de noves instal·lacions que tinguin consideració d'implantació singular (o a projectes de reforma d'instal·lacions singulars que tinguin també consideració d'implantació singular). En concret: Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup>; Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>; Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament > a 2.000 persones; Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat > 200 llits; Centres educatius amb una capacitat > 1.000 alumnes; Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin > 500 persones; Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent > 5.000/viatges dia.

Accés al document:

[https://portaliuridic.gencat.cat/ca/piur\\_ocults/piur\\_resultats\\_fitxa/%3Faction%3Dfitxa%26mode%3Dsingle%26documentid%3D324587%26language%3Dca\\_ES](https://portaliuridic.gencat.cat/ca/piur_ocults/piur_resultats_fitxa/%3Faction%3Dfitxa%26mode%3Dsingle%26documentid%3D324587%26language%3Dca_ES)

Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC 2012-2020). Generalitat de Catalunya

#### Actuacions vers la gestió de la demanda i la mobilitat

##### 3. Actuacions a la mobilitat empresarial i de les flotes de transport:

El Govern de la Generalitat de Catalunya incentivarà i donarà suport tècnic a la incorporació de criteris d'estalvi i eficiència energètica a la planificació de la mobilitat de les empreses, ja sigui des de l'òptica del desplaçament dels treballadors com dels bens. Entre aquestes actuacions destaquen:

- Impulsar el canvi modal dels treballadors cap a mitjans més sostenibles, segons les seves possibilitats, en especial al transport a peu, bicicleta o col·lectiu. Foment de plataformes que afavoreixen el vehicle privat compartit.
- Incentivar a nivell tècnic i econòmic l'elaboració de plans de desplaçament d'empresa (PDE) per establir mesures de transport amb l'objectiu de racionalitzar els desplaçaments cap al centre de treball i des del centre de treball.
- Afavoriment de mesures com flexibilitat horària, teletreball, torns de treball, etc. per a optimitzar la xarxa viària i el transport públic col·lectiu per evitar així una saturació d'aquests en les proximitats als polígons industrials o centres de treball.
- Actuacions en polígons industrials i centres de treball per a promoure l'accés en vehicles col·lectius, incentivant un canvi de cultura del vehicle privat pel col·lectiu.
- Ajuts a projectes logístics de mercaderies per al transport energèticament eficient.
- Creació de plataformes de distribució i optimització de la cadena logística.
- Introducció de criteris de gestió energètica en flotes de transport: incorporació de tecnologies de seguiment i monitoratge de flotes

Accés al document: [http://icaen.gencat.cat/ca/plans\\_programes/pecac/](http://icaen.gencat.cat/ca/plans_programes/pecac/)

Acord Interprofessional de Catalunya 2018-2020

#### Capítol V. Criteris sobre subcontractació, empreses multiserveis i especial menció a les qüestions relacionades amb la prevenció de riscos laborals

*5. Les parts signatàries de l'Acord Interprofessional de Catalunya declaren útil la promoció dels acords i pactes entre empreses vinculades en el conjunt del procés o cadena organitzativa en els aspectes que les parts afectades determinin. A títol d'exemple, les qüestions relacionades amb la mobilitat sostenible de les persones treballadores als centres de treball i el transport col·lectiu, aspectes relacionats amb la prevenció de riscos laborals, utilització comuna dels serveis socials de l'empresa central, o mesures relacionades amb la igualtat efectiva de gènere, que poden complementar o millorar els plans d'igualtat existents o ser d'aplicació directa en aquelles empreses que no tinguin pla.*

##### Mobilitat sostenible als centres de treball

*1. Les parts que subscriuim aquest acord analitzarem les iniciatives que es considerin adequades amb relació a la mobilitat als centres de treball, en el marc del que disposa la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya.*

*2. Les organitzacions signants formularem mètodes i instruments per a l'avaluació de la mobilitat de les persones treballadores entre la seva residència i el seu lloc de treball, així com les possibles mesures destinades a millorar la seguretat dels desplaçaments i l'eficàcia dels mitjans de transport. Es tractaran especialment les mesures que cal adoptar en cas de modificacions importants dels fluxos de desplaçaments causats per canvis en l'organització del treball.*

*Les recomanacions i propostes es plantejaran distingint entre les que hagin d'aplicar-se mitjançant Conveni col·lectiu i les que hagin d'aplicar-se territorialment i de forma transversal a les activitats de les empreses afectades.*

Accés al document: <https://portaldogc.gencat.cat/utillsEADOP/PDF/7702/1693384.pdf>

## Marc de referència regional

Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, horitzó 2020 (PMQA-2020). Generalitat de Catalunya

### Capítol II. Actuacions a desenvolupar per la Generalitat de Catalunya

#### MO4. Planificació de la mobilitat als centres generadors de mobilitat i zones d'activitat econòmica

*L'objectiu de l'actuació és impulsar la planificació i implantació de actuacions per reduir les emissions de contaminants associades a la mobilitat dels treballadors/es en l'accés als centres de treball, així com a la mobilitat dels visitants a aquests centres i d'altres centres generadors de mobilitat, es trobin o no en l'àmbit de zones d'activitat econòmica o polígons industrials. En aquest sentit, aquesta actuació considera de forma conjunta tant els Plans de Mobilitat Específics (PME) de polígons industrials, previstos en la disposició addicional tercera de la Llei 9/2003, Plans de Mobilitat Específics de centres generadors de mobilitat (CGM) (hospitals, universitats, etc.), així com els Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE).*

*Els Centres generadors de mobilitat d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que generin més de 5.000 viatges al dia.*

- a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup> (per aplicació del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials)*
- b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>*
- c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones*
- d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits*
- e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes*
- f) Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones*
- g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000*

Les vies de finançament per a la redacció i a la implementació de mesures dels PME o dels PDE provenen dels fons de l'Institut per a la Diversificació i l'Estalvi de l'Energia (IDAE) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (per exemple, a través del Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES) o a través del Plan de Impulso al Medio Ambiente Aire (PIMA AIRE).

#### MO8. Promoció de la flexibilitat horària laboral i reunions mitjançant videoconferències

*Els objectius de l'actuació són planificar els horaris laborals dels treballadors per fer-los compatibles amb els horaris dels transports públics i promoure les reunions mitjançant videoconferències. Sovint, les jornades horàries del personal de les administracions públiques i les empreses no tenen en compte els horaris dels transports públics, ni tampoc les implicacions que aquests poden tenir en la mobilitat. Cal avaluar els horaris dels transports, els modes de transport, les necessitats de l'Administració pública o empreses privades per fer-ho compatible. S'ha de valorar l'opció de realitzar reunions mitjançant videoconferències, en especial quan les seves durades siguin inferiors a 1h.*

NOTA: Aquesta mesura no contempla vies de finançament específiques.

Accés al document: [http://mediambient.gencat.cat/ca/05\\_ambits\\_dactuacio/atmosfera/qualitat\\_de\\_laيرة/qualitat-de-laيرة-a-la-conurbacio-de-barcelona/pla\\_millora\\_qual\\_aire\\_2011\\_2015/tramitacio\\_aprovacio/](http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/atmosfera/qualitat_de_laيرة/qualitat-de-laيرة-a-la-conurbacio-de-barcelona/pla_millora_qual_aire_2011_2015/tramitacio_aprovacio/)

Resolució d'1 d'abril de 2019, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels PDE

Dins de l'estratègia d'impuls de la mobilitat sostenible a les organitzacions, l'ATM compta amb un programa d'ajuts per a la realització de plans de desplaçaments d'empresa (PDE) adreçat a les empreses de l'àmbit de l'ATM de l'àrea de Barcelona. Es tracta d'una subvenció a fons perdut, l'import de la qual és del 50% del cost de la redacció del PDE amb un màxim de 5.000 €, si bé es contemplen algunes variacions tant en l'import com en el percentatge segons la dimensió del centre de treball o la seva ubicació territorial.

### **3. Persones beneficiàries**

Poden optar a les subvencions regulades en aquestes bases persones físiques, empreses i societats mercantils de l'àmbit de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (ATM) que compleixin la metodologia assenyalada en aquestes bases reguladores i amb els següents requisits:

- a) Edificis centres de treball i complexos on treballin més de 50 persones.
- b) Establiments comercials amb superfície de venda superior a 2.500 m<sup>2</sup>
- c) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 5.000 m<sup>2</sup>
- d) Instal·lacions esportives / lúdiques / culturals, amb un aforament superior a 1.000 persones
- e) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 100 llits
- f) Centres educatius amb una capacitat superior a 500 alumnes
- g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 2.500

Accés al document: [https://doc.atm.cat/ca/dir\\_pde/RESOLUCIO-1ABRIL-DOGC.pdf](https://doc.atm.cat/ca/dir_pde/RESOLUCIO-1ABRIL-DOGC.pdf)

Pla Director de Mobilitat 2020-2025. ATM (Àrea de Barcelona)

### **Mesures recollides en l'Eix d'Actuació 6: Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i pols de mobilitat**

EA6.1 Noves eines per facilitar la planificació de la mobilitat en els CGM

EA6.2 Plans específics de mobilitat als CGM:

EA6.3 Plans de mobilitat als centres de treball, planificant la mobilitat des de les empreses: es proposa que redactin PDE les empreses de més de 199 treballadors en l'àmbit 40 del PMQA-2020. A la resta àmbit SIMMB, caldrà que redactin PDE les empreses que considerin que són una implantació singular segons el Decret 344/2006

EA6.4 un accés sostenible i eficient als hospitals i universitats

EA6.5 La tecnologia *smart* al servei de la mobilitat quotidiana

EA6.6 Garantint l'accessibilitat en mitjans sostenibles als polígons mitjans i petits

EA6.7 Els grans pols de mobilitat del SIMMB: el port i l'aeroport

EA6.8 Mobilitat responsable als grans esdeveniments

EA6.9 Cap a un nou model d'horaris laborals mobilitat en els CGM

Accés al document: <https://pdmobilitat.cat/pdm/>