



ESTUDI DE MOBILITAT

ALS POLÍGONS INDUSTRIALS DEL BAIX LLOBREGAT.



Actuació: 2007053406
Any: 2007



amb el cofinançament



1.- INTRODUCCIÓ:

La millora de la mobilitat i en especial als polígons industrials ha esdevingut, els darrers anys, un repte a assolir per treballadors, organitzacions patronals i Administracions, amb l'objectiu de millorar la ocupabilitat de les persones, reduir els impactes negatius que comporta l'ús intensiu i quasi exclusiu del cotxe en els desplaçaments a la feina, reduir la siniestralitat in itinere, millorar el medi ambient i descongestionant les nostres carreteres i autovies.

Des de l'aprovació de la llei de mobilitat fins ara, passant per les mesures de millora de la mobilitat de treballadors i mercaderies recollides a L'acord Estratègic per la competitivitat i la internacionalització de la economia catalana, el treball dut a terme per l'Administració autonòmica i local, així com per les Organitzacions patronals i sindicals com la UGT, ha estat important.

Al Baix Llobregat hi ha hagut diverses experiències amb diversos graus d'èxit per tal de millorar la mobilitat a una comarca com el Baix Llobregat, que no només té dèficits en les connexions ciutats-polígons, sino també, dèficits en les connexions inter-municipals i intercomarcals.

El Pacte Territorial del Baix Llobregat, i els membres que en formem part, no som aliens a aquesta realitat, i és per això que invertim molts esforços en millorar la situació actual.

Cal, però, aturar-se de tant en tant, i comprovar si els esforços realitzats tenen l'efecte desitjat en la millora de la mobilitat. Per aquesta raó, hem dissenyat un estudi, que mitjançant la realització de enquestes a treballadors/es d'arreu la comarca, ens permet conèixer una mica millor la evolució de la millora de la mobilitat als darrers anys, i la percepció per part dels treballadors/es que estan als polígons.

2.- METODOLOGIA:

L'any 2006 el Consell Econòmic i Social del Baix Llobregat va apuntar la necessitat de realitzar una aproximació a la realitat dels polígons industrials del Baix Llobregat, tant pel que fa referència a la seva quantitat, com a qüestions més qualitatives, com ara, nivell d'ocupació, diversitat en quant a les activitats econòmiques... així com la mobilitat i accessibilitat.

El treball final recull un total de 104 polígons industrials amb activitat econòmica:

- 29 a la zona Vall Baixa.
- 22 a la zona Delta.
- 16 a la zona centre.
- 39 a la zona nord.

D'aquests polígons, hem seleccionat:

- 7 a la zona Vall baixa
- 5 a la zona Delta.
- 4 a la zona centre.
- 9 a la zona Nord.

I d'aquests polígons, hem seleccionat 3 empreses de cada polígon, amb activitats econòmiques, i grandàries diverses amb l'objecte de que el mostreig sigui representatiu de l'univers sotmés a estudi.

En total hem seleccionat 75 empreses de 25 polígons diferents. En funció de la grandària de les empreses, la selecció ha estat:

de 6 a 30:	38 empreses.
de 31 a 49:	15 empreses.
de 50 a 100:	15 empreses.
101-250:	7 empreses.

No hem seleccionat empreses menors de 6 treballadors, perquè empreses amb aquesta grandària no són representatives de les empreses que estan als polígons industrials, i perquè en aquest tipus d'empresa no existeix representació sindical.

En quant a les empreses més grans de 250 treballadors tampoc no hem seleccionat cap, perquè els resultats de l'enquesta podrien patir un biaix i influir negativament en la validesa externa dels resultats i la fiabilitat.

Un cop seleccionades les empreses objecte d'estudi, es dissenyà una enquesta que fos de fàcil complimentació, i que recullís les dades que ens interessava conèixer:

- Dades de filiació del treballador.
- Des de on es desplaça el treballador.
- tipus de contracte.
- torns de treball.
- té permís per conduir.
- té cotxe propi.
- com es desplaça el treballador.
- temps invertit.
- cost del desplaçament.
- existència o no de mitjans de transport públic.
- satisfacció amb el tipus de transport utilitzat.
- coneixement sobre els "plans de mobilitat".
- percepció subjectiva sobre la implicació de l'empresari en la millora de la mobilitat.

La enquesta s'incorpora com annex 1 al present estudi.

En quant a la fase d'enquestació, hem entregat exemplars als representants sindicals qui a la seva vegada els entregaven a llurs representats. Un cop complimentades, els representants sindicals recollien les enquestes per tornar-nos-les.

Les enquestes recollides han estat 3162:

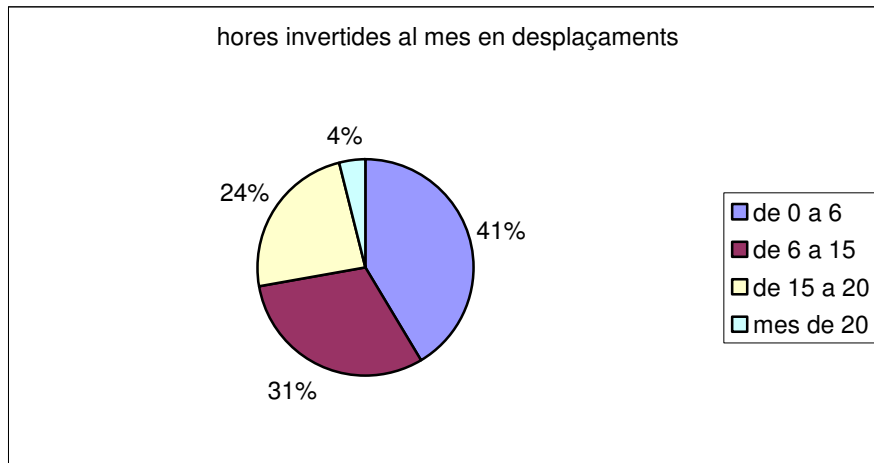
grandària empresa	total enquestes recollides	homes	dones	de 18-25	de 25 a 44	de 45 a 65
de 6 a 30	699	532	167	87	356	256
de 31 a 49	651	436	215	135	249	267
de 50 a 100	1056	675	381	322	456	278
de 101 a 250	756	428	328	204	355	197
total	3162	2071	1091	748	1416	998

Un cop recollides les enquestes s'han analitzat les dades, i realitzat les conclusions escaients tot relacionant-les amb l'estudi sobre mobilitat dut a terme per UGT Baix Llobregat al 2005, i amb l'estudi sobre polígons industrials realitzat pel Consell Comarcal del Baix Llobregat.

3.- ANALISI QUANTITATIU DE LES DADES.

3.1.- HORES INVERTIDES AL MES EN DESPLAÇAMENTS.

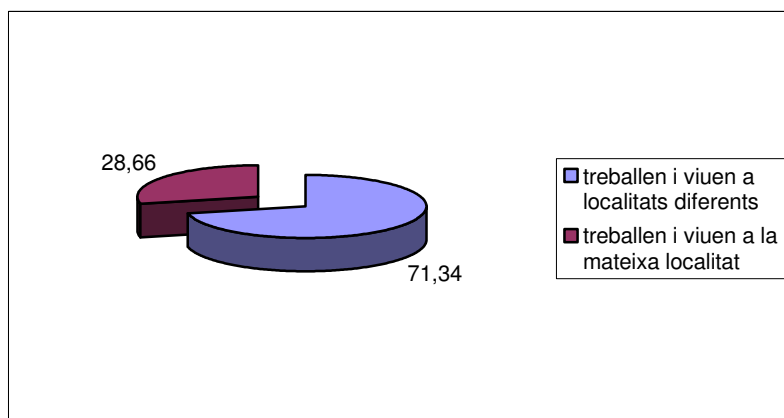
Els treballadors de la comarca inverteixen una mitja de més 30 minuts al dia per anar a la feina. Per zones, la zona a on més s'inverteix en temps per desplaçar-se a la feina, trobem la zona nord, amb gairebé 45 minuts, i la zona vall baixa amb 42 minuts.



La mitja de temps invertit en desplaçaments és de 11,13 hores al mes per treballador.

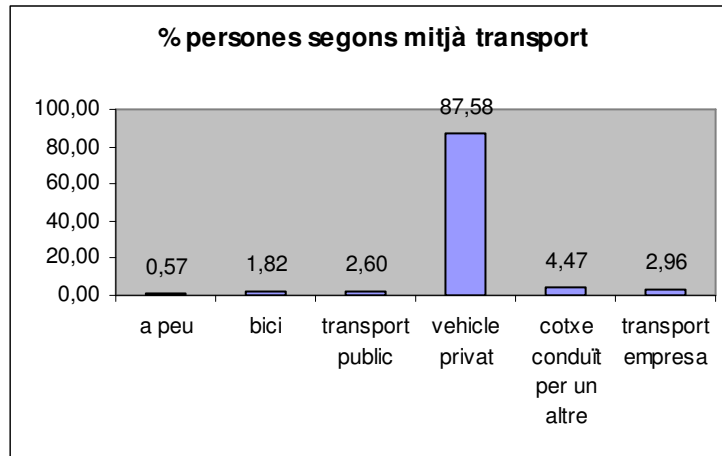
3.2.- GRAU DE MOBILITAT INTER-MUNICIPAL FORÇOSA

Hem volgut veure el percentatge de treballadors del Baix Llobregat que han de desplaçar-se a una altra localitat per treballar. Les dades són clares: més de 7 de cada 10 treballadors ha de desplaçar-se de la seva localitat de residència per anar a treballar, la qual cosa indica, la necessitat d'establir connexions de transport públic intermunicipals amb parades als polígons industrials.



3.3.-TRANSPORT UTILITZAT PER TREBALLADORS AMB CONTRACTE INDEFINIT

Observem que el 87,58% dels treballadors/es indefinits es desplaça a la feina en el seu propi vehicle. Només el 2,60% utilitzen transport públic, i un 2,96% transport d'empresa.



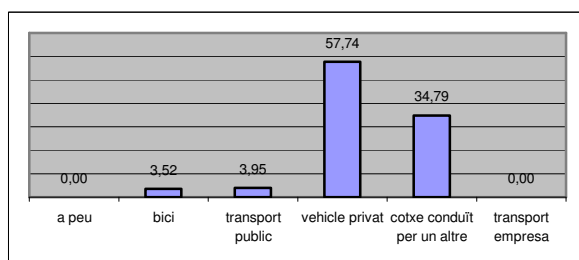
3.4.-TRANSPORT UTILITZAT PER TREBALLADORS AMB CONTRACTE EVENTUAL.

Quant al desplaçament dels treballadors amb contracte eventual, observem certes diferències amb el desplaçament de les persones amb contracte indefinit:

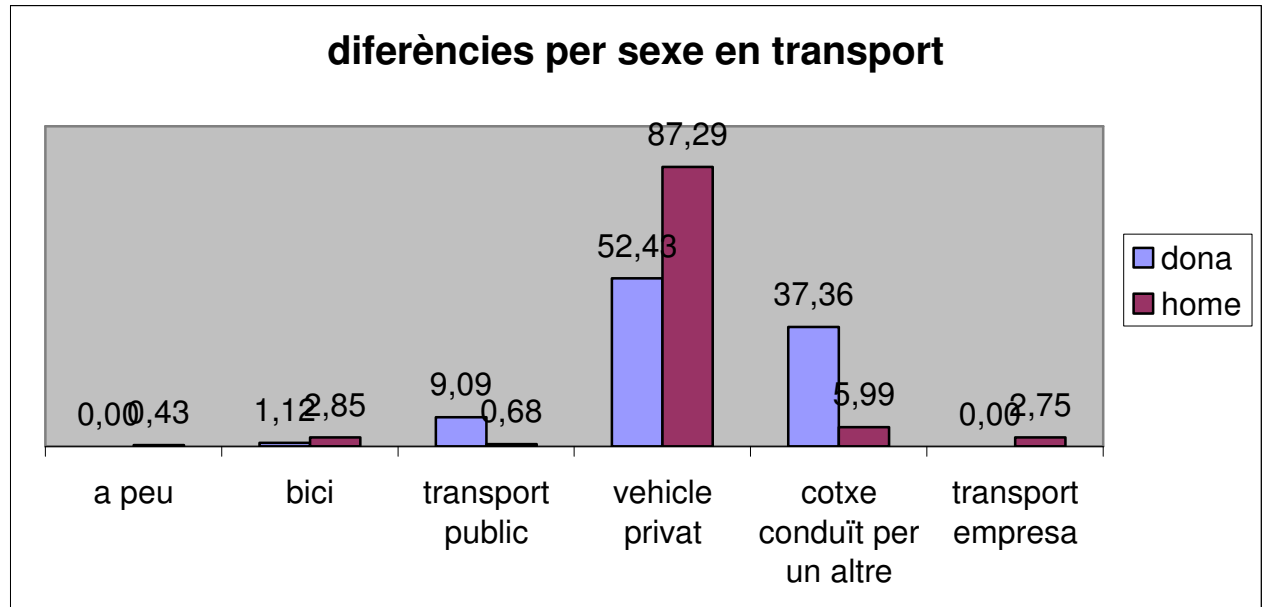
- El vehicle privat es utilitza per un percentatge sensiblement inferior: un 57,74% front al 87,58% dels contractes indefinits. La raó bàsica és que hi ha un percentatge major de persones desocupades i amb contracte eventual que són dependents d'altres per desplaçar-se a un polígon industrial. Podem concloure que la falta d'un model de mobilitat basat en el transport públic i/o col·lectiu és un factor més de precarietat laboral.

- El 34,79% dels treballadors amb contracte eventual depenen d'un altre per anar a la feina.

- Cap dels treballadors enquestats amb contracte eventual té accés a transport d'empresa, al que si tenen dret el 2,96% dels contractats indefinits.



3.5.- DIFERÈNCIES PER SEXE EN LA UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PER ANAR A LA FEINA.

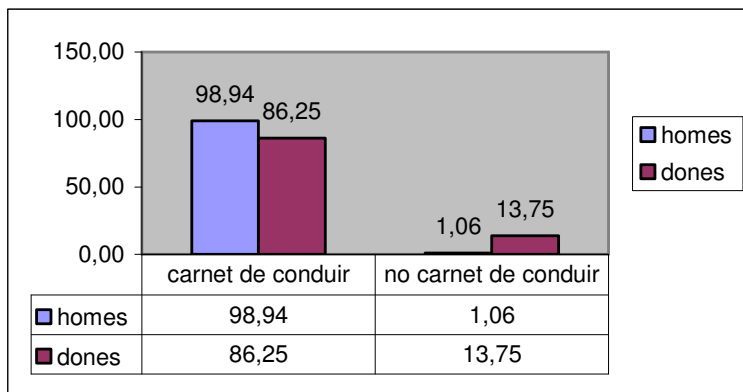


El fet de ser home o dona és un factor important a l'hora de desplaçar-se a la feina. El fet de que moltes famílies no disposin de dos vehicles, o el fet de que moltes persones no disposin de carnet de conduir fa que trobem diferències importants entre ambdós sexes a l'hora de desplaçar-se a la feina:

Les diferències més importants són:

- Els homes es desplacen més en cotxe privat (87,29%) que les dones (52,43%).
- Les dones (37,36%) depenen més que els homes (5,99%) d'un tercer que els porti a la feina.
- Les dones es desplacen més en transport públic (9,09%) que els homes (0,68%) per anar a la feina.

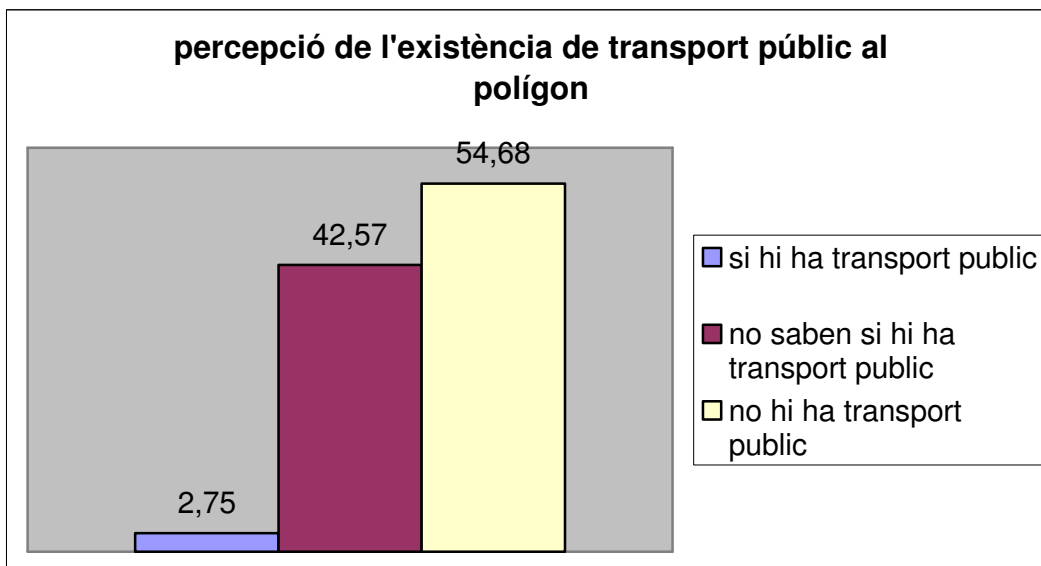
3.6.- DIFERENCIES EN L'ACCES AL TRANSPORT PRIVAT PER SEXE.



Es comprova que el factor principal que diferencia entre homes i dones a la hora de desplaçar-se a la feina, és la major dependència de les dones per desplaçar-se com a conseqüència de que un 13,75% de les dones no té carnet de conduir (o cotxe).

Per tant, el sexe esdevé una variable a tenir en consideració a l'hora de prioritzar els plans de mobilitat. Al mateix temps, la mobilitat és un factor a tenir en consideració a la hora de dissenyar plans d'igualtat, donat que amb freqüència, la mobilitat pot ser un factor de discriminació pel col·lectiu femení.

3.7.- PERCEPCIÓ DE LA EXISTÈNCIA DE TRANSPORT PÚBLIC AL POLÍGON

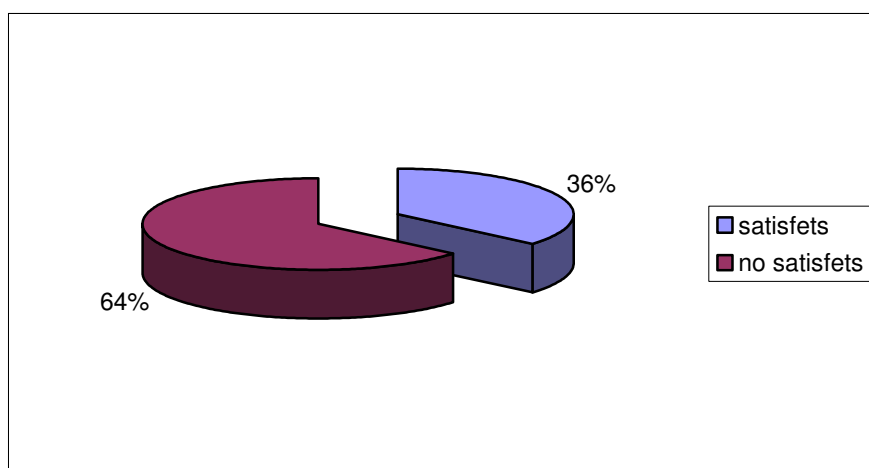


El 54,68% dels enquestats informen que no hi ha transport públic al seu polígon, i el 42,57% no saben si hi ha o no hi ha transport públic al polígon. Com a conclusió, a més de la evident necessitat d'ampliar la cobertura de transport públic als polígons industrials de la comarca, es fa necessari realitzar campanyes informatives sobre les línies existents amb l'objecte de promocionar el transport públic.

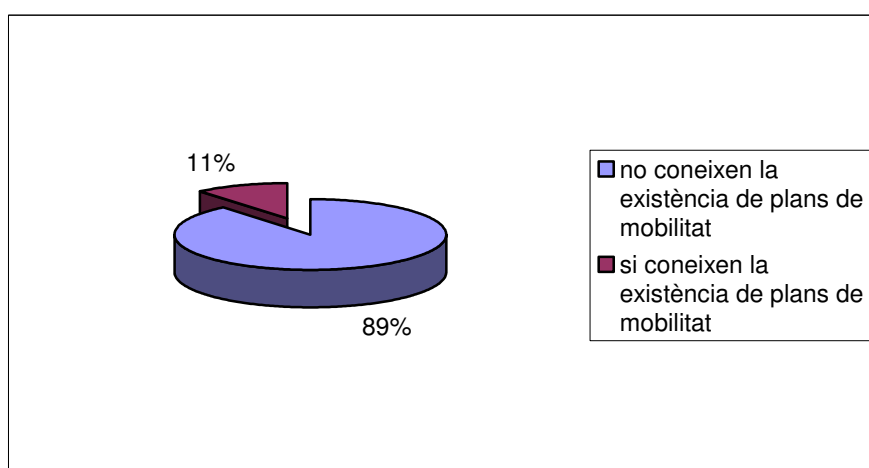
Aquesta dada es congruent amb el fet que a 102 dels 104 polígons industrials del Baix Llobregat, el transport públic és deficient, molt deficient, o no n'hi ha, segons les conclusions de l'estudi de l'observatori del mercat de treball del Baix Llobregat.

3.8.- SATISFACCIÓ AMB EL MODE ACTUAL DE TRANSPORT.

Un 64% dels enquestats se sent insatisfet amb les actuals infraestructures existents per anar a la feina.



3.9.- GRAU DE CONEIXEMENT DE LA EXISTÈNCIA DE PLANS DE MOBILITAT ALS POLIGONS INDUSTRIALS.

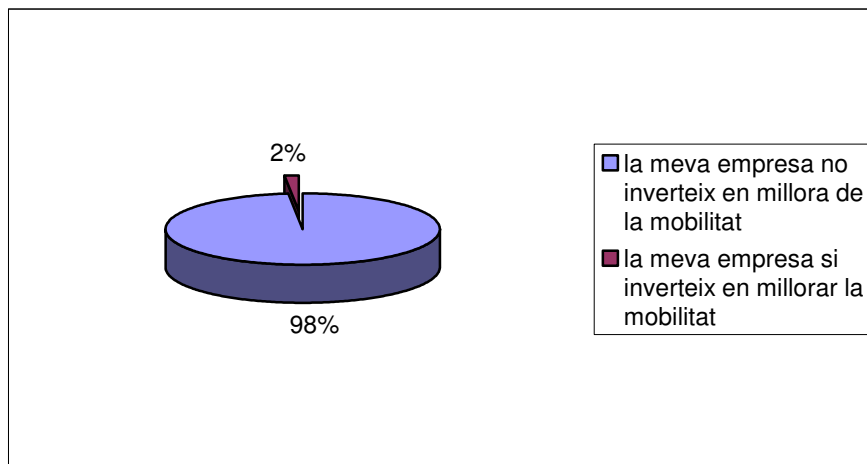


El 89% dels enquestats no coneixen la existència de plans de mobilitat per millorar els desplaçaments a la feina. Com a conclusió, hem de fer augmentar els esforços en la difusió dels mecanismes que tenim a l'abast per tal de millorar la mobilitat als polígons

industrials. Aquest coneixement és el primer pas per una major implicació dels treballadors en la millora efectiva de la mobilitat.

3.10.- IMPLICACIÓ DE LES EMPRESES EN LA MILLORA DE LA MOBILITAT

El 98% dels treballadors enquestats treballen a empreses que no s'impliquen a la millora de la mobilitat.



Aquesta dada és molt important, ja que si les empreses no s'impliquen de forma individual o concertant actuacions amb altres empreses del mateix polígon, millores de la mobilitat de persones i mercaderies, l'Administració per si sola no podrà tenir recursos suficients per millorar-ne la mobilitat.

3.11.- DESPESA MITJANA EN TRANSPORT PER ANAR A LA FEINA.

Els treballadors enquestats del Baix Llobregat inverteixen un 9,62% del seu salari net en transport. Aquesta dada és superior arriba al 11,02% quan només tenim en consideració els treballadors que es desplacen en transport privat.

Aquesta dada reflexa la importància de disposar d'alternatives al cotxe per desplaçar-se a la feina, que comportaria una reducció de la despesa en desplaçaments d'un 75% aproximadament.

4.- CONCLUSIONS

Les conclusions més importants d'aquesta aproximació a la realitat són:

- Al voltant del 70% dels treballadors/es s'han de desplaçar de la seva localitat de residència per motius de feina.

- El 80% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat.

- Només 2 dels 104 polígons industrials del Baix Llobregat disposen d'una xarxa de transport públic acceptable. Només un 2,75% dels treballadors saben de la existència de transport públic del seu polígon, un 42,57% no ho saben, i un 54,68% saben que no existeix transport públic a prop de la feina.

- Els treballadors/es són els principals damnificats per una mobilitat no sostenible i no segura, basada en l'ús intensiu del vehicle privat. Cada treballador inverteix de l'ordre 110 hores any en desplaçaments a la feina (30 minuts diaris), i un cost econòmic del 11% del salari net per aquells treballadors que no poden utilitzar el transport públic. A més, s'ha de sumar els costos ambientals que el trànsit ocasionat pels desplaçaments a la feina tenen per la salut de la ciutadania i pels propis conductors.

- El 64% dels enquestats no se sent satisfet amb la manera de desplaçar-se a la feina.

- El fet de tenir autonomia per desplaçar-se a un polígon industrial per treballar condiciona poder treballar i el tipus de contracte. El 34,79% dels treballadors eventuais front un 4,47% dels indefinits, depenen d'algú altre per desplaçar-se a la feina.

- Dones, joves i immigrants són els que més dificultats tenen per trobar feina a un polígon industrial a causa de la menor autonomia per desplaçar-se.

- Cal una major transversalitat de les polítiques de mobilitat i les polítiques actives d'ocupació, i per tant una major implicació del SOC en la millora de la mobilitat als polígons industrials com element de millora de la ocupabilitat dels col·lectius més desafavorits del mercat de treball.

ANNEX 1: MODEL DE ENQUESTA

Enquesta per analitzar la mobilitat dels treballadors/es al Baix Llobregat.

1.- Dades Generals

Edat: _____ Sexe: _____ Nacionalitat: _____ Codi Postal
Residència: _____
Codi Postal Empresa: _____ Contracte Indefinit?: _____ Carnet de
conduir? _____
Vehicle propi?: _____

2.- Horari de treball

Horari actual:
Canvies el teu horari periòdicament?:
Disposes de flexibilitat horaria?:

3.- Grandària de la teva empresa (en nombre de treballadors):

1-6 : ____ 7 a 30: ____ 31-49: ____ 50-100: ____ 101-250: ____ + de 250: ____

4.- Mitjà de Transport per anar a la feina: _____

5.- Temps estimat que inverteixes en desplaçament a la feina (des de la feina) al mes:

6- Hi ha possibilitat d'anar a la teva feina en transport públic des de la teva residència?:

7.- La raó per la qual NO utilitzes el transport públic és:

8.- del 1 al 10, valora la teva satisfacció amb el transport que utilitzes per anar a la feina:

9.- Has sentit parlar dels "plans de millora de la mobilitat a polígons?".

10.- Inverteix la teva empresa en la mobilitat dels treballadors del teu centre de treball?