

PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES EN CATALUNYA

Àngel Cebollada i Frontera
Dep. de Geografia, UAB
Edifici B. 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Tel. 93 581 14 59 Fax. 93 581 20 01
angel.cebollada@uab.es

Gemma Solé i Massó
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
UAB. 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Tel. 93 581 44 37 Fax. 93 581 44 33
gemma.sole@uab.es

Carme Miralles-Guasch
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
UAB. 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Tel. 93 581 44 30 Fax. 93 581 44 33
carme.miralles@uab.es

Palabras clave: accesibilidad, movilidad cotidiana, polígonos industriales, exclusión laboral, Catalunya

1. La dispersión de la actividad económica por el territorio

Como ya es conocido y se ha señalado en numerosas ocasiones (Indovina,1990; Castells, 1995), en los últimos decenios se ha asistido a un proceso de reestructuración de la localización de la actividad económica en el territorio. Esta reestructuración provoca, por un lado, una concentración de los servicios superiores en los centros urbanos y por otro, la expulsión hacia las nuevas periferias urbanas de las actividades que requieren una gran extensión de suelo como son las actividades industriales, creando de esta manera polígonos con la finalidad específica de albergar este tipo de actividad. Este proceso se lleva a cabo bajo los principios de la división funcional del territorio de manera que se crean zonas de especialización única, separadas físicamente unas de las otras (López de Lucio, 1993).

En la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) existen 570 polígonos industriales distribuidos entre 143 municipios. En total suman 15.917 hectáreas que suponen el 5% de la superficie total de este territorio (PIRMB, 2003). La construcción de estos polígonos se ha realizado en numerosas ocasiones sin prever las necesidades de accesibilidad. En un gran número de ellos sólo puede accederse en vehículo privado puesto que la oferta de transporte público es inexistente y las posibilidades de desplazarse andando o en bicicleta son impracticables ya sea por la distancia a cubrir,

por la falta de infraestructuras para tal fin o por ambas causas a la vez (Cebollada y Miralles, 2004). En la siguiente tabla se ve como el 19% de los polígonos industriales de la RMB y el 20 % de su superficie industrial presenta graves déficits de accesibilidad en transporte público; esto es, que la parada de autobús interurbano o estación de tren más cercana está a una distancia superior a los 1500 metros en línea recta del centro del polígono. Asimismo, el 23% de los polígonos y el 26% de la superficie industrial tienen una accesibilidad regular en transporte público.

Tabla 1: Acceso en transporte público a los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona

	Número de polígonos	%	Superficie industrial (ha)	%
Menos de 750 metros	401	58	8597	54
De 750 a 1500 metros	159	23	4156	26
Más de 1500 metros	134	19	3173	20
Total	694	100	15926	100

Fuente: PIRMB, 2003

2. El nuevo marco legislativo

En este marco fue aprobada por el *Parlament de Catalunya*, en verano de 2003, la *Ley de Movilidad* con los objetivos generales de planificar y gestionar la movilidad a partir de criterios de sostenibilidad ambiental y social. Una línea de trabajo de la citada ley recoge los problemas de accesibilidad en los polígonos industriales y establece la necesidad de realizar *Planes de movilidad* específicos para estos espacios. Estos planes además, y siempre según la citada ley, deben crear la figura de un *Gestor o Gestora de la movilidad* en cada uno de estos espacios y tiene que establecer el régimen de implantación y de financiación.

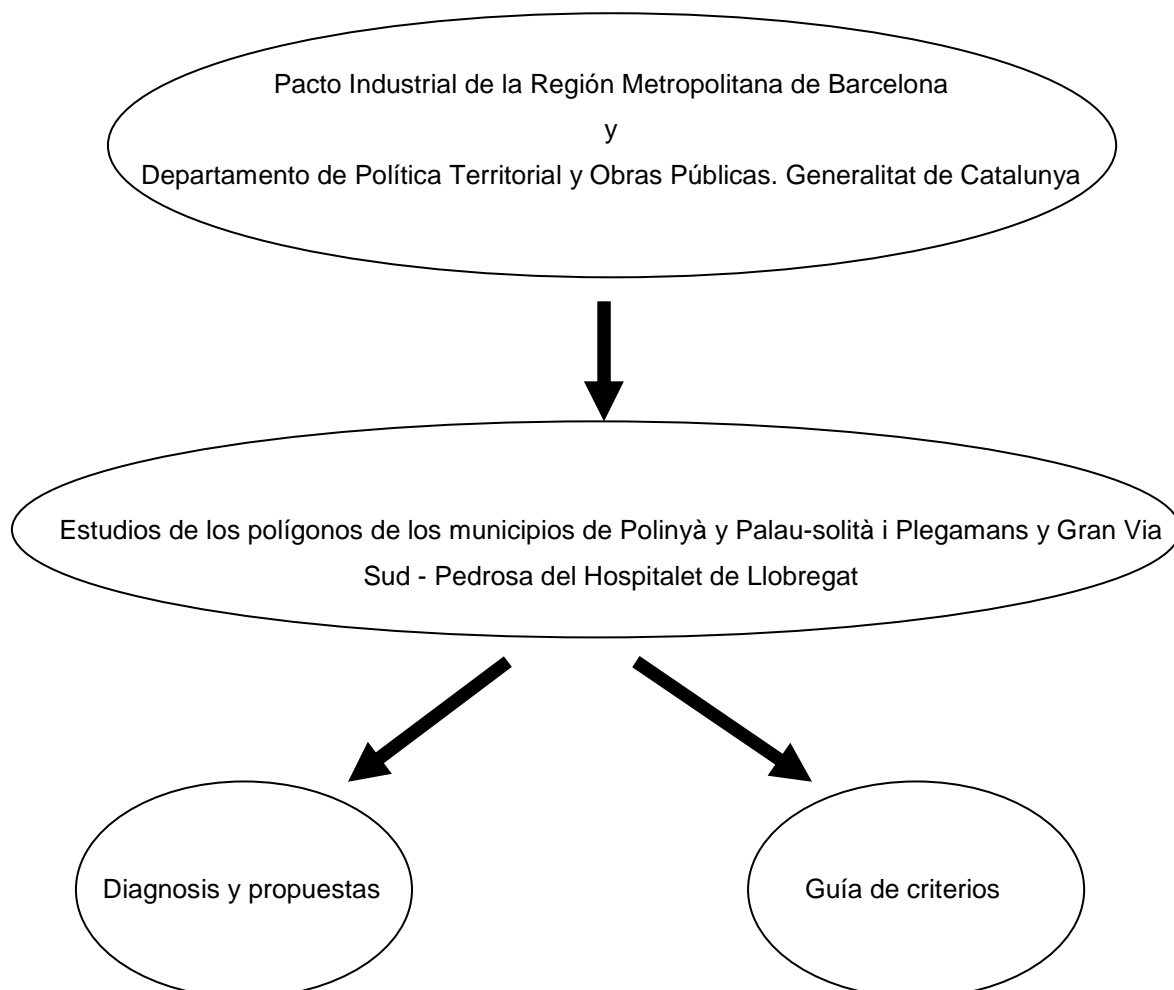
Es en este contexto que debe enmarcarse la realización de un estudio piloto de unos polígonos concretos para establecer una metodología para la realización de dichos planes. En concreto, el Pacto Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona (asociación que agrupa a los diferentes agentes industriales del territorio: administraciones, empresarios, sindicatos y universidades) y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno Autónomo de Cataluña encargaron este trabajo a tres equipos universitarios a partir del estudio concreto de dos espacios industriales metropolitanos con características diferenciadas: los polígonos industriales de los municipios de Polinyà y Palau-solità i Plegamans por un lado y el polígono de actividad económica de Gran Via Sud-Pedrosa del Hospitalet de Llobregat por otro.

Mientras los polígonos de Polinyà y Palau-solità i Plegamans contienen básicamente actividades industriales y se localizan en la periferia metropolitana, el polígono del Hospitalet de Llobregat presenta usos mixtos con actividades terciarias y se localiza en un espacio metropolitano central.

Este estudio ha dado como resultado dos productos. Por un lado *una Diagnósis de la accesibilidad y unas propuestas de actuación* en cada uno de estos espacios. Por otro lado la elaboración de una *Guía de criterios* que sea generalizable para el estudio y establecimiento de propuestas para el conjunto de polígonos industriales.

El trabajo incorpora los ya tradicionales estudios de demanda de transporte a partir de la información obtenida de encuestas realizadas a la población trabajadora de los polígonos industriales. Pero además presenta innovaciones interesantes con la incorporación de criterios que hasta el momento no se habían contemplado. En concreto, se trata de estudiar las disfunciones sociales derivadas de la situación actual de accesibilidad. Esta parte del estudio ha sido realizada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB).

Figura 1. Organigrama del proyecto



A continuación se presentarán los principales resultados para la elaboración de la *Guía de Criterios* para incorporar las disfunciones sociales en las diagnósis y propuestas de actuación.

3. La Guía de criterios

El análisis de las disfunciones sociales derivadas de la falta de accesibilidad a los polígonos industriales con medios alternativos al vehículo privado permitirá la introducción de medidas correctoras para paliar estos impactos no deseados.

Debe resaltarse que la incorporación de estas disfunciones es un hecho novedoso en estos trabajos por:

- La preocupación explícita de facilitar los procesos de inclusión social en el territorio
- Incorporar en el estudio no sólo los colectivos que ya llegan cotidianamente al trabajo en los polígonos industriales sino también de los que no pueden desarrollar su trabajo en estos espacios por dificultades de accesibilidad.
- Introducir las metodologías cualitativas de análisis que se derivan.

3.1 Los contenidos del análisis

En primer lugar se trata de realizar un **reconocimiento territorial y una caracterización del polígono**. El objetivo es ubicar el polígono industrial en el marco territorial en el que se inserta para conocer el sistema urbano y el ámbito territorial del mercado laboral existente, en un espacio que supera con creces los límites administrativos del municipio. Asimismo deben conocerse las principales características del polígono: actividades, tamaño de las empresas, trabajadores/as, oferta de transporte, etc.

Una vez realizado este reconocimiento preliminar del territorio ya puede abordarse la **identificación de las disfunciones sociales**. En concreto, los temas a analizar son:

- a. Identificación y categorización de los agentes del polígono
- b. Percepción y valoración de las estrategias de movilidad existentes
- c. Disfunciones derivadas de la falta de accesibilidad con los modos alternativos al vehículo privado
- d. Expectativas de los agentes en la mejora de accesibilidad al polígono industrial
- e. Propuestas de gestión de la movilidad

La información se obtiene a partir de la realización de **entrevistas en profundidad**. Se trata de una técnica de la **metodología cualitativa**, apropiada para obtener información cuando:

- La información a obtener no existe o es insuficiente con los datos estadísticos
- El universo donde debe obtenerse la información es difuso y no preestablecido al inicio del trabajo y de difícil acceso a partir de otras metodologías
- Se quiere obtener información directa del problema de estudio.

Con la metodología cualitativa es preciso:

- Reformular las hipótesis de trabajo a medida que se realiza el trabajo de campo
- Identificar nuevos agentes para incluirlos en el estudio y analizar sus problemáticas. Así, la lista de agentes a entrevistar se actualiza conforme avanza el trabajo. El estudio se inicia entrevistando a los representantes de la administración pública local y a las empresas localizadas en el polígono de estudio.

Esta metodología cualitativa utilizada permite:

- Profundizar en la estructura del problema a analizar
- Conocer las percepciones sobre la movilidad y sus problemas
- Conocer las experiencias y expectativas de los protagonistas.

A continuación se desarrollan los **temas tratados en torno a la identificación de las disfunciones sociales**, objetivo de este estudio.

a. Identificación y categorización de los agentes del polígono

En un polígono industrial trabajan colectivos distintos, con una relación específica y particular con los medios de transporte, y por tanto con hábitos y pautas de movilidad distintas. Así, la identificación de los agentes participantes en el polígono tiene que permitir el conocimiento de las necesidades específicas de cada caso.

Los colectivos a identificar tienen que responder a las premisas siguientes:

- Que el lugar de trabajo físico sea en el polígono industrial, con independencia de quien los contrate

- El trabajo, ya sea a tiempo completo o parcial, sea el desarrollado de forma cotidiana, es decir, que tenga una regularidad temporal de como mínimo algunos días a la semana.

Estas premisas hacen que no se contemplen los agentes que visitan esporádicamente el polígono, ya sean clientes, comerciales, visitas externas...

Hay que decir que los agentes participantes pueden variar de un polígono a otro. En el presente estudio los **agentes aparecidos** han sido:

- **Administración local**, que como organismo responsable del territorio municipal posee un conocimiento de la problemática global del polígono
- **Empresas** (equipo directivo) que desarrollan su tarea en el polígono industrial y son los centros que atraen los flujos de movilidad cotidianos
- **Personal trabajador**, contratados por las empresas del polígono y que constituyen la plantilla básica
- **Personal trabajador de las empresas de servicios** subcontratadas para desarrollar trabajos concretos. Dentro de estas empresas, cabe destacar las Empresas de Trabajo Temporal (ETT) como una fuente de información muy importante.
- **Estudiantes en prácticas**, de los Institutos de Educación Secundaria (IES), principalmente de ciclos formativos.

Los dos últimos agentes mencionados, ETT e IES, son unos agentes olvidados normalmente cuando se habla de los polígonos industriales, pero que su presencia es muy importante, ya que trabajan con los colectivos más vulnerables en relación a su accesibilidad territorial en estos espacios.

Para identificar los distintos agentes de un polígono industrial se parte con las entrevistas a las administraciones y a las empresas. A partir de la información obtenida con estos dos agentes, se puede ir confeccionando el listado de agentes participantes que posteriormente también se entrevistarán.

b. Percepción y valoración de las estrategias de movilidad existentes

Los medios de transporte son los que permiten que los agentes de los polígonos desarrollen las distintas estrategias de movilidad a partir de sus necesidades específicas para acceder cotidianamente a los lugares de trabajo. Por este motivo, el conocimiento que los agentes tienen de las vivencias, percepciones y expectativas de las distintas opciones de transporte en el polígono tiene que permitir configurar las

pautas de movilidad del momento y configurar propuestas de mejora de la accesibilidad con los medios alternativos al vehículo privado.

En primer lugar es necesario hacer una primera aproximación a la percepción de la oferta de transporte existente, en relación al vehículo privado, el transporte público de uso colectivo y los medios no motorizados, analizando aquellos temas más conflictivos o característicos de cada medio de transporte existente.

El uso específico de los medios de transporte, según necesidades o características, es lo que denominamos como **estrategias de movilidad**. Estas en un polígono industrial pueden estar configuradas por:

- **Vehículo privado como único ocupante.** Esta estrategia se da cuando la persona, sola, realiza el desplazamiento con su vehículo particular. Cabe analizar las ventajas e inconvenientes percibidos.

Principales resultados del estudio: Se trata de la estrategia más utilizada entre los distintos agentes y percibida en principio como la más eficiente.

- **Motocicleta.** El objeto de análisis se dirigirá sobre los colectivos que utilizan esta estrategia y las condiciones con que lo hacen.

Principales resultados del estudio: Se percibe como una estrategia útil, con ventajas económicas respecto el vehículo privado.

- **Carpool.** Se trata del hecho de compartir coche entre distintas personas que realizan cotidianamente el mismo trayecto. Las motivaciones que llevan a desarrollarlo, su organización y como es percibido por los distintos agentes, serán los principales temas de análisis.

Principales resultados del estudio: Es una estrategia valorada negativamente por las empresas por el riesgo percibido de absentismo laboral que representa entre los usuarios.

- **Coche como acompañante.** Esta categoría se refiere al hecho de hacerse acompañar por alguien totalmente desvinculado del lugar de trabajo de la persona acompañada. Los motivos y circunstancias en que se desarrolla son el objeto de análisis.

Principales resultados del estudio: Igual que el *carpool* se trata de una estrategia no muy bien valorada entre los directivos de las empresas.

- **Transporte público de uso colectivo.** Se pretende conocer la valoración del servicio, los problemas detectados, las experiencias y la percepción que se tiene de este medio de transporte.

Principales resultados del estudio: Se trata de una estrategia poco utilizada, debido en parte a la poca oferta existente en estos espacios.

- **Transporte de empresa.** A diferencia del caso anterior, en este caso el transporte es colectivo pero no de uso público. Conocer el estado del servicio, la percepción de los distintos agentes y las posibilidades de uso, son los principales objetivos de análisis.

Principales resultados del estudio: Desde las empresas se percibe este transporte como una herencia del pasado, que actualmente solo conlleva gastos y su uso entre los trabajadores es mínimo.

- **Desplazamientos a pie.** Los colectivos que lo usan, las circunstancias y las dificultades que se encuentran los que usan esta estrategia es lo que formara este análisis.
- **Desplazamientos en bicicleta.** Análisis similar al caso anterior.

Principales resultados del estudio: Las dos últimas estrategias analizadas se perciben como peligrosas, debido a la falta de infraestructuras adecuadas para su uso, y a la existencia de recorridos poco adecuados. En los desplazamientos a pie estas percepciones las manifiestan, sobre todo, las mujeres.

c. **Disfunciones derivadas de la falta de accesibilidad con los modos alternativos al vehículo privado**

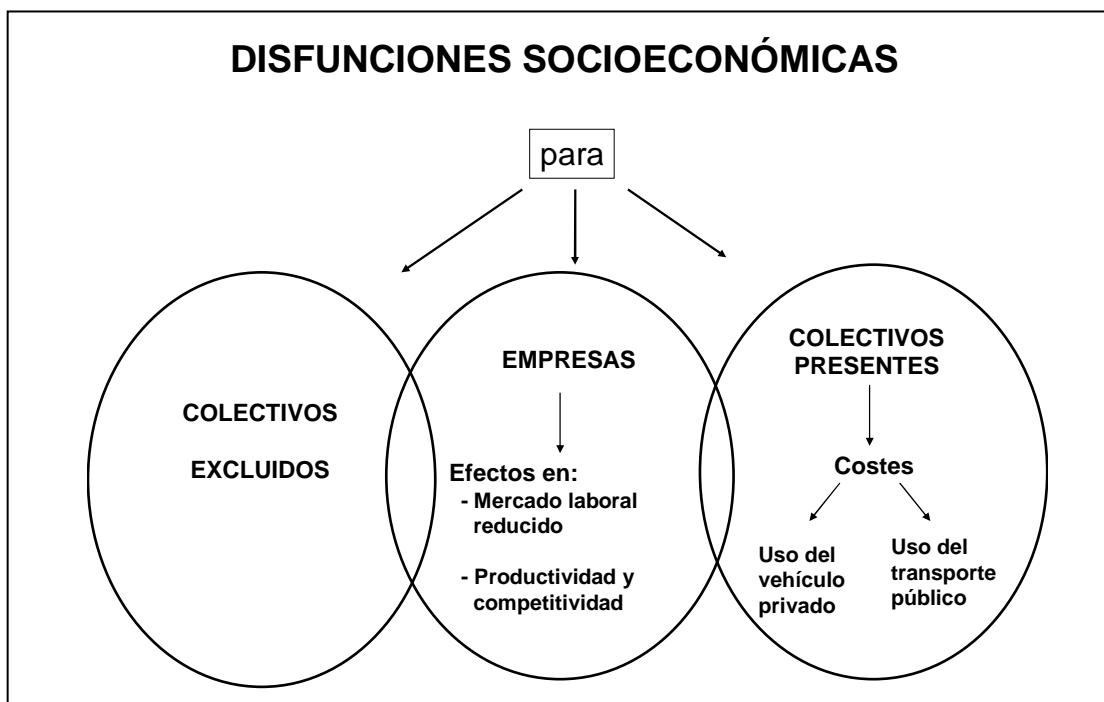
La falta de accesibilidad en los polígonos industriales conlleva que se produzcan unas **disfunciones socioeconómicas** que pueden afectar a todos aquellos agentes y colectivos relacionados con el polígono. De esta manera se distinguen tres tipos de disfunciones según el colectivo o agente afectados:

- Los **colectivos que no llegan actualmente en el polígono industrial** debido a una falta de accesibilidad con medios alternativos al vehículo privado. Se trata de identificar aquellos grupos de población que quedan fuera del mercado laboral precisamente por los problemas ahora mencionados. En estudios anteriores (SEU, 2003; Cebollada y Miralles, 2005) ya se pone de manifiesto la exclusión laboral de los colectivos que no disponen de vehículo propio. En el presente estudio los colectivos identificados han sido: mujeres, estudiantes, inmigrantes y discapacitados. Todos ellos son colectivos vulnerables y en riesgo de exclusión social, con unos índices de motorización muy reducidos.
- Las **empresas**, ya que estos agentes padecen las consecuencias de tener un territorio con déficits de accesibilidad. Las dificultades para contratar determinados colectivos por lo que deben operar en mercados laborales reducidos; los incumplimientos en el horario laboral debido a la congestión;

los retrasos en la distribución de mercancías por la misma causa que la anterior; el absentismo laboral... son algunas de las disfunciones derivadas de las características de accesibilidad actuales que aparecen en el estudio realizado.

- Los **colectivos que llegan actualmente al polígono** y que asumen unos costes en relación a las estrategias de movilidad utilizadas. En este caso se analizan los costes en función del vehículo privado y el transporte público colectivo, en concreto costes temporales, monetarios...

Figura 2. Disfunciones socioeconómicas en los polígonos industriales



El análisis de estas disfunciones es lo que da un carácter innovador a este proyecto, especialmente en lo referente a los colectivos excluidos, ya que se estudian estos costes con un carácter más social, y por tanto no muy visibles en los tradicionales estudios de accesibilidad.

d. Expectativas de los agentes en la mejora de accesibilidad al polígono industrial

A partir de las experiencias y percepciones de los distintos agentes surgen demandas de mejora de la accesibilidad al polígono. El conocimiento de estas mejoras tiene que permitir el diseño de propuestas que conecten con las expectativas de los distintos agentes.

El análisis de las expectativas tiene que contemplar las mejoras con las distintas estrategias de movilidad, en relación a itinerarios, infraestructuras,...

e. Propuestas de gestión de la movilidad

La existencia de los distintos agentes que intervienen en el funcionamiento de un polígono industrial requiere que estos se incorporen en la gestión de la movilidad. En este caso se analizan las expectativas de los distintos agentes en la gestión de la movilidad en el polígono industrial. La participación se tiene que contemplar en la toma de decisiones y la responsabilidad de los costes.

4. Conclusiones

Como ya se ha comentado anteriormente, el carácter novedoso de este proyecto recae en el hecho de introducir en los posteriores análisis de accesibilidad esta visión más social, de distinguir y considerar las disfunciones sociales padecidas en relación a las dificultades de accesibilidad territorial. La elaboración de este estudio y la realización de la Guía es un paso importante para mejorar las condiciones de accesibilidad de unos polígonos que en su mayoría fueron construidos sin tener presente la movilidad que generarían. En todo caso, una vez realizada una Guía que señala las metodologías y los contenidos que los planes de movilidad deben contener, ahora el reto es su realización y su aplicación en el territorio para mejorar la accesibilidad de los polígonos industriales y de esta manera facilitar el acceso al trabajo al conjunto de la población, independientemente de las pautas de movilidad de cada individuo.

BIBLIOGRAFÍA

CASTELLS, M. (1995) *La ciudad informacional: tecnologías de la información económica y el proceso urbano – regional*. Madrid, Alianza Editorial.

CEBOLLADA, À. y MIRALLES, C; (2005) “Mobility and urban transport in metropolitan Barcelona: accessibility versus exclusión” *Ethnologia Europaea*. Nº en prensa.

CEBOLLADA, À. y MIRALLES, C. (2004) *Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals*. Barcelona, Diputació de Barcelona (colección Síntesi, 9).

INDOVINA, F. (1990), “La città possibile”, en *La città di finne millennio*. Milano, Franco Angeli.

LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993) *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València, Servei de Publicacions de la Universitat de València.

PIRMB (2003) *Transport public i treball*. Barcelona, Beta.

SEU. (2003) *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres: Social Exclusion Unit, Oficina del Primer Ministre.