

Model de mobilitat i territori. Accessibilitat i exclusió.

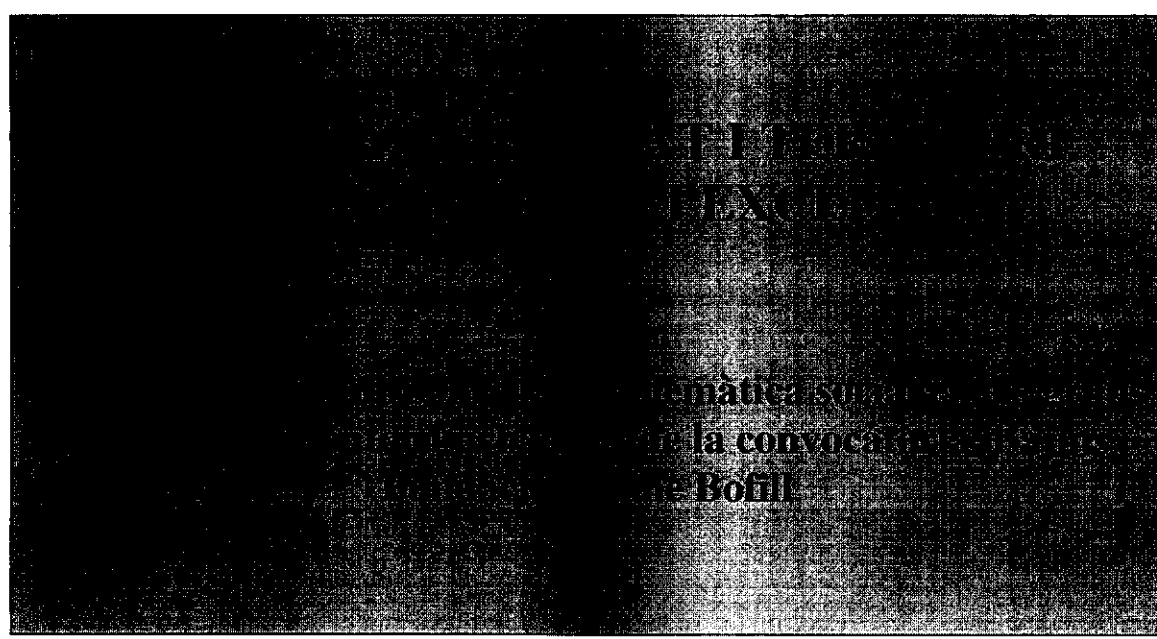
Memòria de l'estudi sobre la problemàtica social en els grups exclosos per l'entorn urbà

Carme Miralles Guasch i Antoni F. Tulla Pujol, directors
Àngel Cebollada Frontera, autor.

MARÇ 2001

prop

1249



DIRECCIÓ: Carme Miralles i Guasch
Antoni F. Tulla i Pujol

EQUIP INVESTIGADOR: Carme Miralles i Guasch
Àngel Cebollada i Frontera

Departament de Geografia
Universitat Autònoma de Barcelona
Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), març de 2001

ÍNDIX

ÍNDIX	1
1. INTRODUCCIÓ	3
2. METODOLOGIA DE LA RECERCA	4
2.1. LA RECERCA BIBLIOGRÀFICA	4
2.1.1. Organització de la base bibliogràfica	6
2.1.1.1. Territori	6
2.1.1.2. Grups d'exclusió	6
2.1.1.2.1. Grups d'exclusió: dones	6
2.1.1.2.2. Grups d'exclusió: joves	6
2.1.1.2.3. Grups d'exclusió: immigrants	6
2.1.1.2.4. Grups d'exclusió: altres	6
2.1.1.3. Legislació	7
2.1.1.3.1. Legislació: regional	7
2.1.1.3.2. Legislació: estatal	7
2.1.1.3.3. Legislació: europea	7
2.2. LES ENTREVISTES	7
3. L'ORGANITZACIÓ DEL TERRITORI: L'ESCENARI DE L'EXCLUSIÓ	9
3.1. L'ESPECIALITZACIÓ FINCIIONAL DE L'ESPAI	9
3.1.1. L'ampliació del ritme temporal de la ciutat	11
3.1.2. Les noves pautes de mobilitat	11
3.1.3. El vehicle privat com a mitjà de transport hegemònic	12
4. EL DRET A ARRIBAR: L'ACCESSIBILITAT	15
4.1. ELS GRUPS D'EXCLUSIÓ	16
4.1.1. L'exclusió per gènere	17
4.1.2. L'exclusió per procedència sociolingüística	18
4.1.3. L'exclusió per edat	18
4.1.4. Els sense cotxe	19
4.2. ELS CONDICIONANTS DELS DIFERENTS NIVELLS D'EXCLUSIÓ	20
4.2.1. La localització residencial	21
4.2.2. La composició de la llar	21
4.2.3. El tipus de jornada laboral i les característiques del contracte	21

5. PRIMERS RESULTATS DEL TREBALL DE CAMP	22
5.1. L'ACCESSIBILITAT A L'ÚS QUOTIDIÀ DEL VEHICLE PRIVAT: LA PERCEPCIÓ DEL PROBLEMA	22
5.1.1. L'exclusió per gènere	23
5.1.2. L'exclusió per procedència sociolingüística	25
5.1.3. L'exclusió per edat	25
5.2. L'ACCESSIBILITAT A LES EMPRESES: DOS CASOS COM A EXEMPLE	27
 ANNEX I: RESULTAT DE LES ENTREVISTES	 30
ENTREVISTA I: <i>Josep Montoya</i>	31
ENTREVISTA II: <i>Angelina Puig</i>	33
ENTREVISTA III: <i>Jordi Serrano i Xavier Bretones</i>	36
ENTREVISTA IV: <i>Francesc Xavier Navarro i Eva Giner</i>	38
ENTREVISTA V: <i>Juanma Tapias</i>	40
ENTREVISTA VI: <i>Luis Romero</i>	44
ENTREVISTA VII: <i>Severiano Ginés</i>	47
 ANNEX II: ANNEX BIBLIOGRÀFIC	 50
1. REFERÈNCIES TERRITORI	51
2. REFERÈNCIES GRUPS D'EXCLUSIÓ	60
2.1. <i>Dones</i>	60
2.2. <i>Altres</i>	63
3. REFERÈNCIES LEGISLACIÓ	71
3.1. <i>Regional i estatal</i>	71
3.2. <i>Europea</i>	72

1. INTRODUCCIÓ

Aquest estudi és el resultat de la investigació acadèmica realitzada al llarg del darrer any entorn com l'estructura urbana, juntament amb el model de mobilitat associat, genera un procés d'exclusió social entre alguns col·lectius urbans. L'endegament d'aquest treball ha estat possible gràcies a l'ajut atorgat per la Fundació Bofill dins la convocatòria de treballs de recerca de la tardor de 1999. Aquesta línia de recerca continua oberta i, per tant, és un treball inconclòs, sense acabar. Així, aquí es presenten els primers resultats d'una línia de recerca no tancada en la qual encara s'està treballant.

Tal com s'exposa a la metodologia, la feina realitzada ha permès dissenyar les bases per a la construcció d'un cos teòric sobre l'exclusió social, el territori i la mobilitat a partir de la recerca bibliogràfica i la realització d'entrevistes en profunditat. D'aquesta manera, s'ha fet l'aproximació a l'estructura del territori i a les pautes de mobilitat; i s'ha descrit el perfil dels col·lectius urbans exclosos, especialment d'aquells que queden fora, totalment o parcialment, del mercat laboral.

L'aproximació a l'exclusió social a partir de la variable de la mobilitat és una línia innovadora i poc treballada, sobretot a casa nostra. Per tant, es tracta d'una aportació als fenòmens d'exclusió, que cada vegada preocupen a un nombre més elevat de persones, des d'una òptica desconeguda fins ara: l'exclusió de la participació de la ciutat per part dels qui no poden o dels qui no disposen dels mitjans per poder accedir a les diferents parts de la ciutat.

En aquest informe es presenta, en primer lloc, la metodologia emprada per a la realització del treball. A continuació, s'exposen els resultats de la recerca i, finalment, els annexos amb la informació generada a partir de la investigació.

2. METODOLOGIA DE LA RECERCA

La metodologia de la recerca s'ha basat en dos grans eixos. En primer lloc s'ha realitzat una recerca bibliogràfica que ha permès l'aproximació conceptual a l'estudi de l'estructura territorial, el model de mobilitat i l'exclusió social. En segon lloc, la realització d'entrevistes en profunditat als diversos agents implicats ha permès aprofundir en el coneixement dels diferents grups d'exclusió.

2.1. LA RECERCA BIBLIOGRÀFICA

S'ha confeccionat una base bibliogràfica inicial amb diferents referències que permeten analitzar el tema d'estudi. En aquesta base de dades s'han inclòs:

- Una recerca bibliogràfica entorn la reflexió del model territorial i les seves conseqüències en la igualtat o desigualtat d'accés als diferents llocs.
- Una recerca de dades estadístiques que mostren l'existència de grups d'exclusió segons les seves possibilitats d'accés als llocs, condicionades per la possessió del permís de conduir (en primera instància) i l'accés al vehicle privat.

La metodologia utilitzada per a l'elaboració de la base bibliogràfica del present estudi s'ha basat en una recerca de documents a partir de paraules clau com "mobilitat", "exclusió", "gènere", "transport", "joves", "dones", "immigrants", "accessibilitat", "geografia", "treball" o "renda", a diferents bases de dades bibliogràfiques de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Aquest nivell de recerca s'ha filtrat a partir d'un criteri temporal, ja que en principi només s'han recollit les referències de la darrera dècada. Així mateix, la majoria de vegades aquestes paraules s'han creuat entre elles per ampliar els resultats de la recerca. Les bases de dades bibliogràfiques on s'ha efectuat aquesta recerca són les següents:

a) Bases de dades bibliogràfiques en CD-ROM disponibles a la UAB:

- Humanities Index

- BNF (Bibliographie Nationale Française)
- BNB (The British Library)
- CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas)
- ISBN (International Standard Book Number)
- Bibliografía Nacional Española
- IBSS (International Bibliography on the Social Sciences)

Un cop recollides les referències bibliogràfiques de les bases de CD-Rom, s'ha comprovat si es trobaven en alguna biblioteca de la UAB o de la resta de biblioteques que formen part del Catàleg Col·lectiu de les Universitats de Catalunya (CCUC).

b) Servei de Biblioteques de la Universitat Autònoma de Barcelona:

- Catàleg de la UAB (www.bib.uab.es)
- Catàleg Col·lectiu de les Universitats de Catalunya (www.cbuc.es)
- Biblioteca Digital de la UAB:
 - Sumaris electrònics de revistes (www.bib.uab.es/sumaris.htm)
 - Revistes digitals(www.bib.uab.es/project/remjour1.htm)

A més de la recerca a internet de les bases de dades abans esmentades, la metodologia també s'ha completat amb una revisió sobre paper d'índexs i annexos bibliogràfics de diversos llibres i articles de referència. En aquest cas, el criteri temporal ha estat més ampli, tot i que la inclusió de les referències més velles sempre s'ha restringit a aquells documents que s'han considerat importants pel seu contingut.

Cal tenir en compte, a més, que la recerca bibliogràfica es va ampliant a partir del criteri anteriorment esmentat i amb el buidatge periòdic dels índexs de les revistes que es reben a les biblioteques de la UAB.

L'elaboració de les fitxes bibliogràfiques s'ha dut a terme amb el suport del programa informàtic EndNote, que ha permès emmagatzemar i classificar totes les obres, així com facilitar-ne la recerca per paraules clau o elements com el títol, l'autor o l'any de publicació.

2.1.1. Organització de la base bibliogràfica

La base bibliogràfica s'ha organitzat en tres paraules clau. Òbviament, una mateixa referència pot tenir més d'una paraula clau. Aquestes són:

2.1.1.1. Territori

Són els documents que posen en relació el model d'organització territorial amb el model de mobilitat. Per tant, són aquelles referències bibliogràfiques que serveixen per explicar com un model d'organització territorial pot afavorir o discriminar determinats repartiments modals. A diferència de les altres dues paraules clau, en aquest cas no s'ha inclòs cap altre element que complementi aquest mot.

2.1.1.2. Grups d'exclusió

Fa referència a una categoria àmplia on s'inclouen les referències que estudien els grups més vulnerables del model de mobilitat vigent. Dins d'aquest primer concepte s'inclouen:

2.1.1.2.1. Grups d'exclusió: dones

Les dones tradicionalment han tingut un accés menor al vehicle privat, ja sigui pel fet de no tenir carnet o per trobar dificultats a l'hora d'accedir al vehicle. Amb aquesta paraula clau es troben els documents que fan referència als diferents usos del territori i, en especial, a les diferents pautes de mobilitat segons el gènere.

2.1.1.2.2. Grups d'exclusió: joves

L'edat marca diferències en l'accés a determinats mitjans de transport i, per tant, a diferents espais urbans.

2.1.1.2.3. Grups d'exclusió: immigrants

Les barreres administratives i legals poden significar una restricció en l'accés al vehicle privat per part de la població immigrada, en especial per aquelles persones provinents de països no inclosos a la Unió Europea.

2.1.1.2.4. Grups d'exclusió: altres

Fa referència a aquells documents que tracten els grups d'exclusió d'una manera global o que es refereixen a grups que no són objecte d'estudi en aquest treball.

2.1.1.3. Legislació

Fa referència als documents legislatius i normatius, que per la seva naturalesa estableixen entrebancs per la cohesió o bé facilitats per a la integració. També s'inclouen documents que aporten una visió crítica als textos legislatius i normatius. Dins d'aquest apartat poden trobar-se els següents subgrups:

2.1.1.3.1. Legislació: regional

Fa referència a les lleis i normatives de nivell autonòmic.

2.1.1.3.2. Legislació: estatal

Fa referència a les lleis i normatives de nivell estatal.

2.1.1.3.3. Legislació: europea

Fa referència a les normatives que orienten les polítiques estatals en aquest tema.

2.2. LES ENTREVISTES

Durant el curs d'aquest estudi s'han fet set entrevistes en profunditat, totes elles entre el 20 de setembre i el 22 de desembre de 2000. S'ha entrevistat a representants d'entitats dels col·lectius afectats per aquesta problemàtica, tant pel fet de treballar amb algun col·lectiu en concret o per ser membres dels sindicats i, per tant, representants del conjunt de treballadors. D'aquesta manera es van concertar quatre entrevistes.

A partir d'aquestes entrevistes inicials, es va obrir la possibilitat d'ampliar el ventall d'entrevistes per continuar aprofundint en la recerca. D'aquesta manera es va poder comptar amb la col·laboració d'altres membres dels sindicats i amb representants de comitès d'empresa que havien tingut experiències interessants en la mobilitat dels treballadors.

Per a la realització de les entrevistes, es va contactar amb els diferents representants dels col·lectius, que foren entrevistats a les seves seus respectives. En el cas dels membres dels comitès d'empresa, la trobada va dur-se a terme al local del sindicat on estaven afiliats.

Les entrevistes realitzades són les següents:

- Josep Montoya, tècnic de política sindical de la Unió General de Treballadors (UGT)
- Angelina Puig i Valls, responsable de la Secretaria d'Economia i Formació per a l'Ocupació de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)
- Jordi Serrano i Blanquer, director de la Fundació Ferrer i Guàrdia i president de l'Escola Lliure del Sol i Xavier Bretones Hernández, secretari general d'Esplac
- Eva Giner, membre de Bages per a Tothom i Francesc Xavier Navarro, expresident de l'entitat
- Juanma Tapias, responsable de la Secretaria d'Acció Sindical de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)
- Luis Romero, membre del comitè d'empresa de Sony
- Severiano Ginés, membre del comitè d'empresa de Panrico

Els resultats de les entrevistes es troben a l'annex I.

3. L'ORGANITZACIÓ DEL TERRITORI: L'ESCENARI DE L'EXCLUSIÓ

3.1. L'ESPECIALITZACIÓ FUNCIONAL DE L'ESPAI

L'organització de la ciutat actual s'inspira en el funcionalisme. Aquesta teoria permet organitzar el sòl urbà en diferents parts segons els usos, les activitats, les densitats, etc. amb la finalitat d'obtenir un territori urbà ordenat i cartesià, on es controlin les plusvàlues obtingudes per les qualificacions del sòl i s'evitin, tal com diu Bohigas¹, les interferències i la conflictivitat d'usos. En definitiva, es tractar d'organitzar la ciutat com un espai on cada activitat té un lloc i cada lloc té només una sola activitat.

La situació actual deriva dels anys 1920 i 1930, quan els racionalistes van plantejar la ciutat a partir d'una classificació en base a les quatre funcions que aquesta desenvolupa: residència, treball, lleure i circulació. Aquest plantejament va sorgir com a resposta als déficits de serveis i equipaments que presentava la ciutat de principis del segle XX i per la necessitat de superar el desordre que per a ells suposava la coexistència de diferents funcions en un mateix espai. Així, segons la premissa de la proposta racionalista, es tractava de construir una ciutat que es dividís en diferents zones, on cadascuna d'elles s'especialitzés en una única funció i es defugís la barreja d'usos i d'activitats en un mateix indret.

L'espai públic també participa d'aquesta selecció d'usos. El carrer del segle XIX era un espai on podien conviure diverses activitats: l'encontre entre els veïns, la compra-venda, el desplaçament dels ciutadans, i fins i tot la revolta. El carrer és el lloc de trobada, de comerç i de connexió. I és també el lloc on poden conviure diferents velocitats: la del cotxe, la del tramvia, la de la bicicleta i la del vianant. Aquest espai va desapareixent al llarg del segle XX i dona pas a un espai més selectiu on només s'hi admet una sola activitat i una sola velocitat. L'autopista és l'espai públic paradigmàtic de la ciutat racionalista, ja que és la consolidació del carrer com a lligam, com a espai viari, que permet accedir a diferents llocs. Fins i tot alguns autors li discuteixen el qualificatiu de *lloc*, ja que no hi ha un temps d'encontre, sinó tant sols un temps d'intercanvi.

¹ BOHIGAS, Oriol (1995). *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona, Edicions 62.

Aquesta divisió o zonificació de la ciutat també es dona en forma d'agrupacions diferents. No només se separen les àrees residencials de la resta, sinó que els espais dedicats a la residència alberguen grups socialment homogenis. D'aquesta manera, cada cop és més fàcil trobar que els habitants de cada barri tenen unes característiques socials, generacionals i culturals comunes entre si i diferents de la resta de conciutadans que viuen a altres barris de la ciutat.

Així mateix, aquest model de ciutat es caracteritza per l'extensió de sòl ocupat. En ella es privilegia l'ocupació d'extenses àrees de terreny per a una implementació mínima d'usos. Les actuacions urbanes perifèriques escomeses dins del paradigma funcionalista són un bon exemple d'aquest fet, ja que l'extensió de sòl ocupat és exageradament alta pel nombre d'activitats o residents que acull.

La plasmació de la ciutat funcionalista s'instrumentalitza a través dels plans urbanístics. Aquest instrument, que ha estat cabdal en la configuració territorial de la ciutat i que ha servit per superar tot un seguit de disfuncions urbanes, ha aplicat els principis del funcionalisme. Així, l'ordenació urbana que determina es fa en base a la zonificació i a la classificació del sòl segons els usos a què és destinat.

Si bé les noves actuacions urbanístiques perifèriques s'emmarquen de ple en les bases funcionalistes, les àrees urbanes compactes tradicionals (que fins ara es caracteritzaven, entre altres coses, per la barreja d'usos) també viuen una transformació que tendeix a l'homogeneïtzació funcional i social. D'aquesta manera, es van expulsant gradualment certes activitats dels nuclis urbans (en especial les indústries) i es relocalitzen a les noves perifèries metropolitanes, que apareixen i han estat específicament dissenyades per acollir un sol ús.

Cada vegada, el resultat és una ciutat funcionalment més dividida, socialment més fragmentada i més difusa en un territori on la barreja d'usos, activitats i persones ha de ser evitat. Tot plegat ocasiona que les diferents parts de la ciutat se separin les unes de les altres: l'especialització funcional porta a que tot sigui més lluny. Efectivament, l'augment de les distàncies entre les diferents parts ha comportat un canvi d'ús de l'espai públic. Ara, a cadascun d'aquests espais se li assignarà un paper seleccionat i exclusiu. Així, l'ús del carrer deixarà de ser transversal per passar a ser longitudinal. Paradoxalment, això comportarà que

sigui més fàcil arribar a punts més allunyats que segueixen aquest sentit longitudinal, que no pas arribar a punts més propers físicament en sentit transversal².

3.1.1. L'ampliació del ritme temporal de la ciutat

Però la ciutat no només ha zonificat i ampliat l'espai que ocupa, sinó que també ha assistit a una ampliació del ritme temporal. En aquest sentit, la diferenciació horària entre el temps productiu i el temps restant es difumina. Els motius d'aquesta ampliació són:

- a) Els canvis en els processos productius i en les noves formes de producció (*just in time*) que han ampliat els torns de treball en els centres de producció dia i nit, feiners i festius.
- b) El consum com a nova forma d'oci. Es tendeix a ampliar els horaris comercials eliminant en molts casos el tancament al migdia, endarrerint l'horari de tancament al vespre i augmentant els dies festius en què es té obert.
- c) Adequació dels horaris comercials a les necessitats potencials dels clients. En aquest cas també es produeixen les tendències exposades en el paràgraf anterior.

3.1.2. Les noves pautes de la mobilitat

A la ciutat descrita anteriorment, on tot té el seu lloc, tot està més lluny; i on l'activitat es manté al llarg de tota la jornada, la mobilitat adquireix una nova dimensió, car és l'element que permet relligar les diferents parts de la ciutat. La connexió entre les diverses àrees urbanes és imprescindible pel funcionament del conjunt de la ciutat, ja que cadascuna d'elles, separada i aïllada de la resta, no té sentit per sí mateixa. Així, la integració de la ciutat passa per la necessitat que els seus habitants puguin arribar a les diferents àrees que la componen. Arribar als llocs és la condició prèvia per poder participar de la ciutat, de la seva vida i de tot allò que ofereix: arribar al lloc de treball, a l'àrea comercial, a l'espai d'esbarjo... Per tant, cal poder arribar a tot arreu i a totes les hores del dia.

² MIRALLES i GUASCH, C. (1997). *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona Contemporània*. Bellaterra,

En aquest nou marc territorial, la mobilitat ha adquirit unes característiques noves:

- *Un augment de les distàncies a recórrer.* La separació física de les diferents funcions urbanes ha comportat haver de realitzar uns desplaçaments més llargs per resoldre les activitats quotidianes.
- *Una major dispersió dels fluxos en el territori.* Si abans els recorreguts constaven d'uns itineraris més o menys rígids i pendulars (especialment entre els llocs de residència i els llocs de treball), avui els fluxos es dispersen en tots els sentits pel territori urbà.
- *Una ampliació horària d'aquests fluxos.* Tal com ja s'ha esmentat, l'ampliació horària de les diferents activitats, juntament amb l'augment dels desplaçaments per oci, comporta una difusió dels fluxos no només en el territori, sinó també en el temps.

3.1.3. El vehicle privat com a mitjà de transport hegemònic

Les noves característiques de la mobilitat han comportat variacions en el seu repartiment modal, és a dir, en el mitjà que s'empra per superar la distància. L'augment de les distàncies a recórrer ha fet disminuir els desplaçaments a peu, el mitjà de transport més democràtic (perquè és el més accessible pel conjunt de la població) i el que tradicionalment ha estat més emprat per moure's per la ciutat. Això fa que els mitjans de transport mecànic (els que empren una font d'energia exosomàtica) prenguin cada vegada més importància.

A grans trets, els mitjans de transport mecànics poden distingir-se entre els transports col·lectius i el vehicle privat. Els primers, que possibiliten l'accés al conjunt de la població, no cobreixen la totalitat del territori ni la totalitat d'hores del dia, quedant nombrosos indrets on no és possible arribar (o sortir-ne) amb aquest mitjà. Però els segons, que no estan subjectes ni a horaris ni a recorreguts fixos, no són accessibles per tot el conjunt de la població.

En aquest context, l'ús del vehicle privat no ha parat d'augmentar fins al punt que pot parlar-se d'un model de mobilitat basat en aquest mitjà de transport. A Catalunya, l'any 1996 el vehicle privat va ser el mitjà de transport més emprat per resoldre els desplaçaments vers els llocs de

treball o d'estudi (passant del 37% el 1991 al 43% el 1996), mentre l'ús de la resta de mitjans de transport experimentava una davallada. Així, els desplaçaments a peu, que fins aleshores havien estat els majoritaris, van passar del 38% el 1991 al 33% el 1996³.

Tanmateix, la implantació del vehicle privat no ha estat un procés neutre, sinó un procés on han participat, per un cantó, les polítiques públiques i, per l'altre, les estratègies dels agents privats. D'una banda, les polítiques públiques han afavorit l'ús del vehicle privat, tant en el model d'organització territorial adoptat, com en la despesa pública destinada a la creació d'infraestructures i a la construcció de xarxa viària. De l'altra, les estratègies privades han estat impulsades pels grups econòmics que més beneficis obtenen de l'ús generalitzat del vehicle privat, forçant un model socioterritorial on el *modus vivendi* que s'hi desenvolupa és el que més pressupost (individual i col·lectiu) destina al consum dels seus productes. Dins d'aquest grup de pressió, el *highway lobby* i els promotors immobiliaris són els més significatius.

D'aquesta manera, s'ha consolidat un model concret d'organització territorial fins al punt de configurar un binomi indestruïble ciutat-transport. Efectivament, el cotxe ha permès l'accentuació d'algunes de les característiques de l'organització urbana abans esmentades com l'augment de les distàncies entre les diferents àrees, l'ús encara més extensiu del territori i una major reducció de la barreja d'usos i funcions en una mateixa àrea.

Arribat aquest punt, es planteja la qüestió següent: és possible fer un ús massiu del vehicle privat per a la realització dels desplaçaments quotidians, aquells que serveixen per participar d'una manera diària de la vida de la ciutat? La resposta és "no", perquè un ús massiu del cotxe ultrapassaria els límits ecològics i mediambientals que pot suportar el planeta com a conseqüència de les emissions de gasos contaminants a l'atmosfera i l'ús de combustibles fòssils.

A escala urbana, aquest ús massiu del cotxe abocaria la ciutat al col·lapse ambiental i social (contaminació, col·lapses circulatoris, pèrdua d'espai públic, etc.). A més, cal tenir present que l'espai públic urbà és limitat, i l'augment de vehicles estacionats i en circulació podria arribar al límit de la capacitat de contenció de vehicles que tenen les àrees urbanes. Aquest

³ MIRALLES i GUASCH, C; CEBOLLADA i FRONTERA, A. (2001). "Mobilitat i mitjans de transport: l'evolució del

sostre podria incrementar-se alliberant part o la totalitat de l'espai actualment reservat per a altres usos i destinar-lo a la circulació dels vehicles amb motor; però perquè aquest procés es pogués donar caldria expulsar altres usuaris de l'espai públic. Per tant, el fet que el vehicle privat no sigui generalitzable al conjunt de desplaçaments que es generen a la ciutat, dota aquest mitjà de transport d'un marcat caràcter antisocial⁴.

Per tant, en un model territorial que és indestruïble de l'ús del vehicle privat, el transport públic col·lectiu (tot i ser millorable) té assignat un paper conceptualment subsidiari.

repartiment modal a Catalunya, 1991-1996". *Revista Econòmica de Catalunya* (en premsa).

⁴ REICHMANN, Jorge (1995). "Desarrollo Sostenible: la lucha por la interpretación" in Diversos Autores, *De la Economía a la Ecología*. Madrid, Editorial Trotta, Fundación 1º de Mayo:11-35.

4. EL DRET A ARRIBAR: L'ACCESSIBILITAT

El model territorial i el model de mobilitat d'una àrea urbana condicionen les possibilitats d'arribar als llocs de què disfruta cada persona. Per tant, segons quins siguin aquests models, variarà el grau d'opcionalitat que tenen els diversos ciutadans per accedir a les diferents activitats⁵. Però a més de ser un atribut en relació al territori, l'accessibilitat també és una característica individual. En un mateix espai, en una mateixa estructura territorial, l'accessibilitat no està uniformement distribuïda vers tots els ciutadans que habiten en un mateix lloc. Cada persona o grup d'individus té el seu àmbit espaciotemporal d'accessibilitat, que ve definit per l'organització territorial que caracteritza el seu àmbit espacial, però també pels vincles de relació, el nivell de renda i el gènere. Conseqüentment, no es pot parlar d'una accessibilitat genèrica per a tots els ciutadans d'una determinada àrea. És més, per una persona que no pugui conduir o que no posseeixi cotxe, quina serà l'accessibilitat en un indret on només es pugui arribar en transport privat?

Cal, doncs, analitzar l'accés en esferes concretes i individualitzades, on es mesuri l'eficàcia de l'organització territorial respecte els diversos projectes de vida i les possibilitats de cadascun dels ciutadans. Això significa posicionar-se davant d'anàlisis massa genèriques i consolidades, que qualifiquin els espais segons la seva accessibilitat sense tenir en compte la diversitat de característiques i opcions dels diversos ciutadans. El que cal és repensar l'anàlisi de l'accessibilitat en relació a les possibilitats que tenen les persones de participar en les diferents activitats i utilitzar l'oferta de béns i serveis disponible⁶.

Com ja s'ha descrit anteriorment, el territori urbà i el model de mobilitat s'han dissenyat prenent el vehicle com a mitjà de transport hegemònic, de manera que ens trobem enfront d'un model ambientalment i socialment insostenible. Per tant, no quedar exclòs de la participació de la ciutat significa haver d'utilitzar necessàriament el cotxe, car moltes parts de la ciutat (tant en termes de territori com de temps) només són accessibles amb vehicle privat. Però el cert és que el vehicle privat no està igualment repartit entre totes les capes de la població, i amplis sectors socials no tenen accés a aquest tipus de mitjà de transport. El model

⁵ BURNS, Lawrence D. (1979). *Transportation, temporal and spacial components of accessibility*. Lexington, Lexington Books.

⁶ VITTADINI, Maria Rosa (1991). "La città accessibile" in Balbo, Laura (ed.) *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. Milano, Feltrinelli: 37-40.

territorial i de mobilitat avui imperant no afavoreix la cohesió urbana, perquè davant de la impossibilitat d'accedir als béns i serveis que ofereix la ciutat, diversos sectors de la població queden exclosos del seu ús.

En aquesta recerca es manlleua el terme sociològic d'exclusió per poder definir una situació originada a partir d'un fet concret: la dificultat d'accés a un instrument que permet als individus poder participar plenament de la ciutat: el vehicle privat. A partir de la diferència d'accés al vehicle privat que disfruten els diferents col·lectius socials, es poden definir diversos grups d'exclusió. Entre ells, les diferències s'insereixen en el paper i el rol social que cada grup desenvolupa en la societat, i no tant en les habilitats individuals de les persones.

4.1. ELS GRUPS D'EXCLUSIÓ

Els grups d'exclusió que es caracteritzen en aquest apartat són aquells col·lectius que es posicionen de forma conflictiva en relació a un dels instruments que els models territorial i de mobilitat fan imprescindible: el vehicle privat. Així, aquests grups d'exclusió es defineixen a partir de la seva relació amb el vehicle privat, a partir de la seva dificultat d'accés quotidià a aquest mitjà de transport. El posicionament conflictiu enfront d'aquest instrument pot tenir un caràcter estructural o bé un caràcter conjuntural. En el primer cas, la dificultat d'accés quotidià al vehicle privat és constant, quotidiana. En el segon cas, la dificultat d'accés al vehicle privat té un caràcter conjuntural, puntual en el temps, i per tant és un fenomen esporàdic. En aquest segon cas els motius poden ser diversos: per problemes relacionats amb l'automòbil (averiat, robat...) o amb la mateixa persona (estar patint alguna malaltia o la retirada del permís de conduir).

A continuació es presenten i es descriuen tres col·lectius diferents afectats per la dificultat d'accés al vehicle privat: l'exclusió per gènere, l'exclusió per procedència sociolingüística i l'exclusió per edat. Es tracta de tres grups que tenen una dificultat d'accés al vehicle privat de caràcter estructural o prolongat en el temps com a producte del rol social que desenvolupen. De fet, podrien definir-se més grups o establir-los a partir d'altres criteris. En aquest cas, s'han escollit aquests tres col·lectius perquè són grups que, com a conseqüència de la seva dificultat d'accés a l'automòbil, es veuen exclosos (amb major o menor mesura) del mercat de treball. Vist això, aquesta dificultat d'accés al vehicle privat condiciona la situació i limita la

posició laboral dels col·lectius amb accés restringit al vehicle privat, explicant com els joves o les persones d'edat avançada poden quedar fora del mercat de treball.

L'aproximació a aquests grups es fa a partir de la normativa que regula l'obtenció del permís de conduir (qui ja en queda exclòs d'entrada i qui no) i a partir del *Censo de Conductores* de la Direcció General de Tràfic. L'objectiu és estudiar les diferències de possessió d'aquest permís segons els diferents grups.

4.1.1. L'exclusió per gènere

Les diferències en el rol social segons el gènere han fet que les dones i els homes es vincuessin de forma diferent als mitjans de transport. Així, les dones presenten uns índexs de motorització inferiors als homes en tots els grups d'edat i en tota l'escala social⁷. Tot i que les dones cada vegada tenen un major accés al permís de conduir, les dades del *Censo de conductores* de la Dirección General de Tráfico mostren com l'any 1998, a l'estat espanyol hi havia 6,4 milions de dones conductores enfront els 11,5 milions d'homes amb carnet de conduir. Aquestes xifres signifiquen que de cada cent persones que conduïxen, 35 són dones i 65 són homes. O, vist per cada gènere, el 74,4% dels homes majors de 18 anys tenen permís de conduir, mentre que per les dones aquesta xifra es redueix al 38,8%.

Les dades ara comentades fan referència a la possessió del permís de conduir, però superar aquest primer escull no significa tenir accés al vehicle privat. En aquest sentit, Sanz⁸ calculava que a meitat de la dècada dels noranta les dones que no tenien un accés independent (inclou tant les dones sense permís de conduir com les que, malgrat posseir-lo, no poden fer-ne un ús quotidià) al vehicle privat eren prop de les 4/5 parts de les dones adultes espanyoles.

⁷ DÍAZ, Ma. Ángeles (1989). "Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso." *Documents d'Anàlisi Geogràfica* 14: 219-239.

4.1.2. L'exclusió per procedència sociolingüística

L'àmbit sociolingüístic defineix el segon col·lectiu d'exclusos. La seva exclusió ve determinada per l'accés a la possibilitat d'obtenir el permís de conduir. Pel col·lectiu d'immigrants extracomunitaris, tot i poder posseir el permís de conduir dels seus països d'origen, quan porten més de sis mesos de permanència a l'estat espanyol han d'obtenir el permís de conduir del país d'acollida prèvia "comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes"⁹. Però, per obtenir-lo, s'han d'enfrontar a una prova teòrica (a més de la prova pràctica) on el coneixement d'alguna de les llengües oficials de l'estat és imprescindible per tenir unes mínimes garanties d'èxit. I aquí rau la dificultat pels membres d'aquest col·lectiu que procedeix de països de llengua no castellana. En aquests casos, la barrera lingüística esdevé el principal obstacle per poder obtenir el permís de conduir.

Un bon exemple el trobem en el col·lectiu de residents d'origen marroquí a la ciutat de Manresa. En total, el 1998 van matricular-se trenta-dues persones marroquines a les autoescoles manresanes. D'aquestes, només setze van aprovar l'examen teòric: vuit a la primera convocatòria, tres a la segona, quatre a la tercera i un a la quarta¹⁰. És significativa la decisió presa per l'Estat andorrà, que permet realitzar les proves teòriques per obtenir el permís de conduir, a més d'en català, en castellà i en portuguès. D'aquesta manera es facilita l'accés al vehicle privat en un territori on existeixen poques alternatives de mitjans de transport a part de l'automòbil.

4.1.3. L'exclusió per edat

El paper d'aprenents i l'assumpció gradual de responsabilitats fa que fins a una edat determinada les persones no hagin adquirit plenament els seus drets com a ciutadans. Així, és el transcurs del temps el que permet a les persones adquirir els drets i, d'aquesta manera, inserir-se al món dels adults. Els divuit anys és una fita important en tant que significa l'assoliment de la majoria d'edat i, amb ella, la incorporació plena a la nostra societat.

⁸ SANZ, Alfonso (1996). "Los "sin coche". Repercusiones ambientales y sociales." *Documentación Social* 102: 119-128.

⁹ "Reglamento general de conductores". *Boletín Oficial del Estado* 135 (6 de juny de 1997): 3787-3826.

¹⁰ Dades extretes del projecte *El carnet sobre rodes!!!* Realitzat per l'Associació Intercultural Bages per a Tothom.

La incorporació al món dels adults és un procés llarg en el temps, i al no ser un procés sobtat on es passa del res al tot, en alguns casos es produeixen decalatges temporals i de competències que permeten gaudir només parcialment dels drets dels adults. Això esdevé un entrebanc en les ocasions en què aquests drets poden anar enllaçats, quan sense un d'ells no es pot (o és més difícil) exercir els que normativament es posseeixen. L'exemple més clar de decalatge és el produït entre l'edat mínima per poder treballar (setze anys) i l'edat mínima per poder conduir, que el *Reglamento general de conductores* estableix als divuit anys en la gran majoria de casos (el permís de conduir motocicletes de baixa cilindrada es pot obtenir als setze anys). Així, els joves poden començar a treballar legalment als setze anys; però en un territori organitzat per arribar als llocs en cotxe, l'àmbit de cerca de feina d'aquest col·lectiu es redueix fins allà on pot accedir de manera autònoma sense haver de dependre d'aquest mitjà de transport.

A més, a part del que marca la normativa, l'accés al permís de conduir és un procés gradual. Les dades del *Censo de conductores* mostren com les franges d'edat més baixes posseeixen el permís de conduir en proporcions inferiors a les d'edats mitjanes. Així, menys del 30% de joves de 18 a 20 anys posseeixen permís de conduir, un percentatge que s'eleva fins al 36,1% en el cas dels homes i davalla fins al 20,1% en el de les dones. Amb l'edat, aquests percentatges augmenten i tenen el màxim entre els 30 i 60 anys.

4.1.4. Els sense cotxe

Tot plegat fa que alguns autors parlin dels diferents col·lectius d'exclusos com els presoners de la ciutat¹¹. Aquests són els que, malgrat habitar en el medi urbà, no poden viure plenament la ciutat com a conseqüència del seu accés limitat a tot el que aquesta els ofereix. Aquests col·lectius estan formats per aquells ciutadans que no tenen capacitat d'accés al transport individual i, per tant, són els que es veuen més marginats a l'hora de desplaçar-se i arribar als llocs. Per això, com ja s'ha esmentat en el segon apartat d'aquest document, l'organització territorial i el model de mobilitat són mecanismes que poden ser utilitzats com a potenciadors de la cohesió social o, per contra, poden esdevenir una potent via de discriminació i exclusió

social. Així, en un model territorial i de mobilitat basat en el vehicle privat, el col·lectiu dels sense cotxe¹² pren força mentre es dibuixa com un nou grup urbà amb els drets de ciutadania retallats.

Vist això, els diversos col·lectius urbans fan un ús concret i presenten un patró de mobilitat diferent. Les peculiaritats de la mobilitat de les dones, per exemple, deriven del paper que aquestes juguen en la societat. Com s'ha vist, els seus desplaçaments s'han dut i es duen a terme en un àmbit molt més restringit i molt més quotidià que aquells que, en general, realitzen els homes. I això succeeix en ciutats tan dispars com les de l'Europa meridional (Milà o Barcelona) i les nord-americanes (com Los Ángeles).

Així, segons permeti a més o menys ciutadans fer un ús del seu propi espai urbà (tant en l'àmbit laboral, domèstic com lúdic), la mobilitat de les persones pot esdevenir una activitat democratitzadora o bé un element selectiu. Possibilitar l'accés a l'ús de la ciutat a un nombre màxim de persones significa adoptar una organització territorial que faciliti l'accessibilitat, tant a les diferents situacions personals com a les diferents esferes de la ciutat.

En aquest sentit, per exemple, l'optimització del mercat laboral passa també per possibilitar l'accés del conjunt de la població als llocs de treball. La formació professional no té sentit si s'ha optat per una organització territorial i un model de mobilitat que no s'adapta a l'univers les característiques individuals més diverses.

4.2. ELS CONDICIONANTS DELS DIFERENTS NIVELLS D'EXCLUSIÓ

Els grups d'exclusió, però, es veuen afectats per un seguit de condicionants que modifiquen en un sentit o altre la posició d'exclusió dels individus de cadascun dels grups abans exposats. Aquests condicionants fan referència a diferents aspectes de l'esfera personal i social de cada individu i són:

¹¹ VITTADINI, Maria Rosa (1991). "Nuovi prigioneri". *Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli*. L. BALBO. Milano, Feltrinelli: 84-87.

¹² SANZ, Alfonso (1996). *Op. Cit.*

4.2.1. La localització residencial

La localització residencial fa variar el grau d'oportunitats de l'individu per poder accedir al lloc de treball, d'estudi, etc. Els diferents espais presenten diversos graus de cobertura pel que fa al transport col·lectiu i a la possibilitat de desplaçaments amb mitjans de transport mecànic. D'aquesta manera, hi haurà àrees on la dependència del mitjà de transport individual serà més alta que en altres indrets. Per tant, la localització residencial no és un element neutre.

4.2.2. La composició de la llar

Una persona pot estar inclosa en un o més grups d'exclusió dels descrits anteriorment, però la seva accessibilitat als llocs i, en concret, al lloc de treball, també pot dependre de les estratègies familiars a l'hora d'organitzar la mobilitat quotidiana de tots els membres. La mobilitat individual està condicionada per l'entorn familiar, i algun canvi en l'oferta de transport fa variar l'organització de la mobilitat del conjunt de la família. Les pautes de mobilitat i les estratègies per arribar als llocs, per tant, variaran segons les càrregues familiars, la composició de la llar, etc.

4.2.3. El tipus de jornada laboral i les característiques del contracte

En una situació de gran heterogeneïtat i flexibilitat laboral, cal tenir present les diferents característiques de la jornada de treball, ja que aquestes poden condicionar l'accessibilitat a la feina.

Tot el que s'ha anat veient condiciona el grau d'exclusió de les persones, definint un àmbit territorial i un àmbit temporal dins del qual es poden moure i tenen possibilitat d'accés (així com uns àmbits territorial i temporal exteriors que esdevindran inaccessibles).

5. PRIMERS RESULTATS DEL TREBALL DE CAMP

Si fins ara s'ha reflexionat sobre l'exclusió en la participació de la ciutat, d'allò que aquesta ofereix com a conseqüència d'una organització territorial i de mobilitat concretes, en aquesta darrera part el debat es concentra en l'exclusió del mercat de treball per les dificultats (o impossibilitats) d'accés als llocs de feina. Així, el treball de camp s'ha focalitzat en una de les diverses activitats que el medi urbà ofereix: el mercat de treball i els problemes que alguns grups tenen per accedir-hi. Per això, s'han realitzat diverses entrevistes a diferents membres d'entitats de col·lectius amb un accés limitat a l'ús quotidià del vehicle privat. Aquests n'han estat els resultats:

5.1. L'ACCESSIBILITAT A L'ÚS QUOTIDIÀ DEL VEHICLE PRIVAT: LA PERCEPCIÓ DEL PROBLEMA

Tal i com s'ha posat de manifest en aquest mateix document, la impossibilitat d'accés a l'ús quotidià del vehicle privat és una situació viscuda per un nombre important d'individus de la nostra societat que es veuen obligats a resoldre el dia a dia amb les limitacions imposades per la seva manca d'accés al cotxe. La prioritització del vehicle privat com l'instrument hegemònic per resoldre les necessitats de mobilitat de la nostra societat ha reduït la possibilitat de desplaçament de moltes persones; però tot i ser una situació que es viu de forma quotidiana, la reflexió col·lectiva entorn aquest tema ha sigut més aviat escassa.

Majoritàriament, la dificultat d'accés al cotxe (i, per tant, a certs sectors i usos de la ciutat) és percebuda com un problema individual, i, que com a tal, també s'ha de resoldre individualment. No s'ha analitzat aquesta situació com una problemàtica global generada a partir d'una organització territorial i d'un model de mobilitat concrets. Llevat d'algunes excepcions, no s'ha pensat en aquest tema com una disfunció social d'arrel territorial que afecta, sobretot, els membres d'uns col·lectius definits a partir del rol que desenvolupen en la nostra societat. I tampoc no s'ha pensat que la conseqüència d'aquest fet és la negació a poder participar plenament del mercat laboral, senzillament perquè no és possible arribar al lloc de treball o perquè degut als seus horaris només s'hi pot accedir en vehicle privat.

Enfront d'aquesta situació, les persones dels col·lectius afectats han d'establir estratègies diverses per trobar alternatives que els permetin superar la realitat en què es troben. Dins d'aquestes estratègies, els condicionants descrits en el segon apartat d'aquest document tenen un paper primordial a l'hora de minimitzar els efectes de la seva situació, permetent-los ampliar els seus àmbits territorials i temporals. D'aquesta manera s'intenten superar, almenys parcialment, les dificultats per arribar al lloc de treball.

A continuació s'analitzen les percepcions que tenen els col·lectius amb dificultat d'accés al vehicle privat i quines són les respostes que donen a aquesta situació. L'anàlisi fa referència a tres col·lectius principals segons l'exclusió per gènere (dones), l'exclusió per procedència sociolingüística (immigrants extracomunitaris amb una llengua d'origen diferent de la castellana) i l'exclusió per edat (joves).

5.1.1. L'exclusió per gènere

Les dones, com a regla general, són conscients de la problemàtica existent, encara que l'afectació es percep de manera diferent segons l'edat. En conjunt, les dones s'adonen de les limitacions laborals existents per la manca d'accés quotidià al vehicle privat, però són les dones d'edats mitjanes i avançades les que troben més dificultats per integrar-se al mercat de treball i pateixen aquesta situació d'una forma més acusada com a resultat de la seva manca d'accés al cotxe.

Pel que fa al segment de dones més joves, aquesta problemàtica es percep de manera més diluïda, com una situació passatgera. En certa manera, és com si l'accés a l'ús quotidià del vehicle privat formés part del cicle formatiu de les dones més joves: formació reglada, treball voluntari,... fins aconseguir el permís de conduir i un automòbil propi; essent aquests els elements que els han de permetre integrar-se al mercat laboral en una posició de sortida òptima. En el cas d'aquest grup, també cal tenir present que el fet de no tenir càrregues familiars facilita la cerca d'estratègies per arribar als diferents punts de destinació. No obstant, es tracta d'estratègies temporals i poc sostenibles a llarg termini.

En general, les dones perceben que les seves pautes de mobilitat difereixen del patró de mobilitat hegemònic i que elles són les principals usuàries dels transports col·lectius. Aquesta

percepció coincideix plenament amb les dades de Autoritat del Transport Metropolità (l'ATM)¹³, que mostren com les dones són el col·lectiu que més es desplaça amb transport col·lectiu i a peu: de cada cent usuaris del transport col·lectiu, 56 són dones i 44 són homes; mentre que de cada cent desplaçaments caminant, 58 són realitzats per dones i 42 per homes. En canvi, els homes són els principals usuaris del vehicle privat: el 64% dels desplaçaments amb cotxe són realitzats pels homes i el 36% restant per les dones¹⁴.

Com ja s'ha dit, la manca d'accés directe al vehicle privat fa que moltes dones no puguin integrar-se plenament al mercat de treball perquè no els és possible arribar a la feina. Si la gènesi d'aquesta problemàtica rau en l'estructura territorial i en el model de mobilitat que s'hi desenvolupa, el caràcter temporal i precari de moltes feines agreuja aquesta situació perquè la remuneració rebuda pel treball realitzat no compensa el cost econòmic de tenir i mantenir un vehicle privat. El fet és que la ubicació dels llocs de treball a les perifèries urbanes impossibiliten l'ús de cap mitjà de transport alternatiu al vehicle privat, però alhora, les condicions de la majoria d'aquests contractes no permeten rendabilitzar els costos monetaris i personals que haurien de possibilitar l'accés de les dones al vehicle privat.

Principalment, les estratègies que segueixen les dones per superar l'escull de l'accés al vehicle privat es basen en fer-se acompanyar per algun membre del seu entorn personal, principalment de la família. Així, les dones que no tenen un accés directe al vehicle privat solen ser acompanyades per les seves parelles. És per això que la composició de la llar juga un paper important en aquest context i, en ocasions, ha de suplir les mancances i dèficits que presenta l'organització territorial. Però en alguns casos la composició de la llar pot dificultar l'aplicació d'aquestes sortides alternatives: aquest seria el cas de les llars amb dones que tenen càrregues familiars i/o de les llars monoparentals. Així mateix, l'àmbit territorial d'accessibilitat també pot veure's ampliat o reduït en funció de la localització de la llar familiar, segons aquesta permeti un accés més o menys ràpid a altres mitjans de transport alternatius al vehicle privat. Es posa de manifest, doncs, el paper dels diferents condicionants a l'hora de definir la situació individual de cadascú.

¹³ ATM (1997) *Enquesta de mobilitat quotidiana 1996*. Barcelona, ATM. També consultable a la Web de l'ATM.

¹⁴ Aquestes dades coincideixen plenament amb els percentatges de possessió del permís de conduir pel conjunt de l'estat espanyol (veure l'annex).

5.1.2. L'exclusió per procedència sociolingüística

La dificultat d'accés al vehicle privat a causa de la barrera lingüística és un problema real i percebut pel col·lectiu afectat. Aquest és el cas més clar on aquesta problemàtica no es percep només com un fet individual, sinó com un problema col·lectiu. A més, la dificultat d'accés al vehicle privat és vista com un fenomen que generalment dificulta la integració dels immigrants al país d'acollida. És per això que des de l'entorn d'aquest col·lectiu es considera necessari facilitar el seu accés al vehicle privat perquè pugui superar els obstacles que impedeixen la seva integració. Precisament, algunes entitats dirigeixen part dels seus esforços en aquest sentit: s'ajuda a preparar l'examen teòric del permís de conduir als immigrants que ho desitgin amb el suport de professors del mateix país d'origen que dominin, com a mínim, el castellà.

I és que la cerca d'estratègies alternatives que supleixin l'accés al vehicle privat està dificultada pel paper social d'aquest col·lectiu. El rebuig social de què són víctimes dificulta enormement l'exercici de compartir cotxe amb alguna persona que treballi a la mateixa empresa. Òbviament, aquesta situació no es dona quan més d'un membre del col·lectiu té feina en un mateix indret, car poden arribar al lloc de treball compartint l'automòbil entre ells.

Com s'acaba de veure, les solucions més buscades passen per facilitar l'accés al vehicle privat als diferents membres del col·lectiu. Aquesta lògica respon al fet que el vehicle privat és el mitjà de transport hegemònic en la nostra societat. Per tant, tot i els importants dèficits i problemàtiques que aquests patrons porten associats, la integració passa per assumir els patrons de mobilitat hegemònics a la societat d'acollida, sobretot quan es tracta d'un grup socialment perifèric com en aquest cas.

5.1.3. L'exclusió per edat

Com ja s'ha esmentat anteriorment, en aquest grup són els joves els qui tenen més dificultat d'accés quotidià al vehicle privat. També s'ha assenyalat que existeix un decalatge entre l'edat mínima necessària per accedir al mercat laboral (setze anys) i l'edat mínima per obtenir el permís per conduir un automòbil (divuit anys). Donada aquesta situació, com es pot arribar al lloc de treball en el si d'una societat que ha organitzat el territori i la mobilitat en base a

l'ús del vehicle privat si no es té l'edat per utilitzar-lo? Malgrat aquesta evidència, aquest és el col·lectiu que menys ha reflexionat entorn la problemàtica de no poder participar plenament del mercat de treball. La preocupació col·lectiva dels joves es dirigeix cap a altres aspectes, i en l'àmbit territorial, la seva preocupació va més encaminada a l'accessibilitat als llocs de lleure, en especial, a l'oci nocturn.

No obstant, la gradual desaparició del transport col·lectiu d'empresa¹⁵ i la creixent aparició de desigualtats entre treballadors de la mateixa empresa, ha dut algunes reflexions a emfatitzar el fet que els joves són un dels col·lectius més desfavorits. Efectivament, en un context on un elevat nombre dels contractes recents és a persones joves, el transport corre a càrrec del treballador; mentre els contractes més antics, generalment a persones d'edat més avançada, encara gaudeixen del dret a disposar d'un cotxe propietat de l'empresa. Evidentment, això produeix una situació paradoxal: els joves, malgrat ser un dels col·lectius més afectats per la dificultat d'accés al vehicle privat, es veuen privats d'un dret que encara gaudeixen altres col·lectius (tot i que cada vegada menys).

Els joves tenen una sensació de marginació en tant que es creen espais propis per a ells (principalment àrees d'oci nocturn) en un intent de segregar-los de la resta de la societat. No obstant, cal emmarcar aquesta sensació en l'organització territorial exposada anteriorment, que té com a característica bàsica la zonificació i la separació de l'espai urbà segons els usos i funcions. Per tant, no només els joves esdevenen una molèstia; en aquest model territorial molesten tots els usos que difereixen del principal ús existent a cada àrea, i la barreja d'usos és un fenomen a evitar.

D'altra banda, els danys i les pèrdues humanes ocasionades pels accidents de trànsit representen un greu cost social generat pel vehicle privat (CCOO calcula que la sinistralitat a la carretera per accedir al lloc de treball suposa el 31,3% de les morts laborals de l'estat espanyol); i d'entre tots els col·lectius, es creu que el dels joves n'és el més afectat. Així, els joves esdevenen les principals víctimes de la sinistralitat que acompanya l'ús del vehicle privat.

¹⁵ Tot i que cada vegada els problemes associats al territori i a la mobilitat són més importants, la tendència general és que les empreses que abans oferien un servei de transport col·lectiu als seus treballadors deixin de

Així mateix, el retard en l'emancipació juvenil sovint es veu com a producte de la necessitat d'accés al vehicle privat. Davant d'això, es remarca el fet que els pares dels joves prefereixin assumir la compra d'un automòbil a col·laborar en l'entrada d'un habitatge o el pagament (encara que de forma parcial) d'un lloguer que permetria als joves emancipar-se abans. No obstant (i així és com ho perceben els pares), aquesta decisió rau en el fet que la plena integració a la nostra societat passa, a més d'altres factors, per l'accés quotidià al vehicle privat. Com podem integrar-nos al que la ciutat ofereix i a la possibilitat d'accedir a una "bona feina" sense un cotxe, que és l'instrument que ens dóna l'accessibilitat al conjunt del territori?

5.2. L'ACCESSIBILITAT A LES EMPRESES: DOS CASOS COM A EXEMPLE

Si fins ara s'ha analitzat aquesta problemàtica des dels col·lectius afectats, en aquest darrer apartat es fa una aproximació des de les empreses, des dels punts d'oferta de llocs de treball. Per això, es plantegen qüestions com: com es resol l'accés a les empreses?, quines estratègies s'organitzen per arribar-hi?, quins problemes comporta el fet que diversos col·lectius no puguin accedir-hi?

Ambdós casos fan referència a dues empreses localitzades a la segona corona metropolitana. Totes dues empreses s'ubiquen fora de la trama urbana compacta tradicional en polígons específics i es troben ben connectades a la xarxa viària existent. En aquest sentit, els seus productes tenen una distribució ràpida i fàcil en el mercat (tant el metropolità com l'europeu) per les carreteres i autopistes a les que estan connectades. Però malgrat aquesta bona localització respecte la xarxa viària, en tots dos casos es pot parlar d'aïllament. Aïllament perquè l'única forma d'arribar-hi és mitjançant el vehicle privat i la seva ubicació dificulta l'arribada amb mitjans de transport alternatius al cotxe.

La seva ubicació, sense una bona connexió amb la xarxa de transport col·lectiu de caràcter públic i, menys encara, adequada als horaris de les respectives empreses, significa que s'assumeix que una part de la població (aquella sense accés a l'ús quotidià del vehicle privat)

fer-ho. D'aquesta manera, el transport que assumien nombroses empreses desapareix i són els treballadors els qui han d'assumir els costos i les dificultats per poder arribar a la feina.

no podrà arribar al seu emplaçament. Per tant, hi haurà persones que no podran optar a un lloc de treball per no tenir solucionada la manera d'accedir-hi.

En el primer cas, davant dels problemes d'accessibilitat i dels impactes ambientals i socials que suposa arribar únicament amb vehicle privat, el comitè d'empresa pren la iniciativa de contactar una empresa de transport per carretera amb la finalitat d'oferir un servei de transport col·lectiu als treballadors. Així, són els representants dels treballadors els que detecten el problema que els afecta, i proposen i posen en pràctica possibles solucions. D'aquesta manera, es posa en funcionament un servei d'autobús fins a l'empresa des de la població on resideix la majoria dels treballadors amb una adequació total a l'horari dels torns de feina. Tot i que l'experiència encara té pocs mesos, qui s'ha acollit a aquest servei són persones que pertanyen a algun col·lectiu d'exclusos, però que podien resoldre l'escull de l'accés amb alguna estratègia alternativa (principalment fent que algun membre de la família els acompanyés).

Malgrat aquesta iniciativa del comitè d'empresa, la percepció entorn el problema d'accessibilitat és feble, ja que malgrat les dificultats existents, el personal de l'empresa aconsegueix arribar cada dia al seu lloc de treball. Per tant, no forma part dels col·lectius que no poden solucionar els problemes d'accessibilitat a l'empresa. Tot i així, el problema persisteix fora de l'itinerari d'aquest autobús, i la contractació temporal de dones majors de quaranta-cinc anys amb residència a altres indrets continua essent una problemàtica difícil de resoldre perquè no s'ha solucionat totalment la qüestió de l'accessibilitat. Així, mentre no hi hagi la intenció d'integrar el conjunt de la població com tot el potencial treballador de l'empresa, es mantindrà la impossibilitat de diversos col·lectius per arribar als llocs de treball. Però quan existeixi la voluntat d'integrar-los com a mà d'obra, encara que sigui en puntes de producció, el fet aflorarà amb més força i esdevindrà un problema per a la mateixa empresa. Aleshores caldrà cercar solucions per garantir una accessibilitat més universal.

El segon cas mostra com el tancament d'una unitat de producció i l'absorció de part de la plantilla per una altra de nova va facilitar que un elevat nombre de persones (la gran majoria treballadores) preferís la baixa incentivada perquè no es va oferir un servei de transport col·lectiu. La seva localització i la distància a recórrer van impedir que aquestes treballadores es poguessin acollir a la feina que els oferia la nova fàbrica.

L'oferta de pagar durant quatre anys el quilometratge fins al nou lloc de treball no va servir per a les persones que no tenien el permís de conduir i, per tant, no podien accedir a l'ús quotidià del vehicle privat. Això il·lustra perfectament el fet que, per optar a la integració en la nostra societat i maximitzar les possibilitats de feina en el mercat laboral, és necessari l'accés i l'ús autònom del vehicle privat malgrat les greus disfuncions, també socials, que el seu ús comporta.

ANNEX I. RESULTAT DE LES ENTREVISTES

ENTREVISTA I

Persona entrevistada: Josep Montoya. Tècnic de Política Sindical de la Unió General de Treballadors (UGT)

Lloc de l'entrevista: Seu de la Unió General de Treballadors de Catalunya (UGT)

Data: 20 de setembre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Presentació de l'informe que ha realitzat el sindicat a partir de la convocatòria del Ministeri de Treball per participar en la Mesa de Mobilitat dels Treballadors. En síntesi, des del Ministeri i el món empresarial es detecta que hi ha un problema al considerar que no hi ha suficient demanda de treball per cobrir l'oferta en determinats sectors i indrets de Catalunya (com per exemple l'hosteleria de la costa o a les comarques de Lleida).
- UGT no comparteix aquesta diagnosi i creu que el Govern vol anar a buscar mà d'obra a l'estranger sense plantejar una solució als problemes estructurals d'aquí, probablement perquè els empresaris prefereixen contractar mà d'obra forània perquè té un nivell d'organització i reivindicació menor que la del país.
- Les disfuncions que creuen que hi ha entre l'oferta i la demanda són:
 - a) Mà d'obra qualificada: hi ha una manca de previsió en la formació i un dèficit en la Formació Professional (FP). Els empresaris es malfien de la formació reglada i volen fer-la ells mateixos, però de forma subvencionada.

Els sistemes d'intermediació són l'Instituto Nacional de Empleo (INEM) i el Servei Català de Col·locació, però no funcionen. No es coneix ni el perfil dels demadants ni el dels qui s'ofereixen.

b) Mà d'obra no qualificada: de forma lligada a l'hosteleria i al comerç. Des de la UGT es creu que si la demanda de treball no es cobreix amb la força de treball de la comarca és perquè la demanda és poc atractiva (se sap que en ocasions els empresaris desestimen currículums de gent del país i prefereixen gent de fora). Dos col·lectius afectats són els joves i les dones.

- El fet que sigui poc atractiva és perquè es considera que les jornades de treball són massa llargues i els salaris són massa baixos (no es contempla el fet que siguin feines de qualificació inferior a la seva preparació). Pel que fa a les dones, se'ls ofereixen jornades superiors a les vuit hores diàries quan la majoria voldria treballar a temps parcial.
- Des de la UGT tampoc no es creu que les dades d'atur del Govern siguin les més correctes i es prefereixen les de la Enquesta de Población Activa (EPA). Segons aquestes dades es considera que hi ha unes tres-centes mil persones aturades a Catalunya.

2. Grups d'exclusió: general

- En general s'està d'acord amb que existeix una problemàtica entorn el tema de la mobilitat, però no s'ha treballat en cap informe o estudi des del sindicat.
- No obstant, els afiliats a la UGT sí que estan preocupats pel tema, i aquest surt en el sindicat. Es creu que és un tema que ara els treballadors solucionen com poden (compartint el cotxe, fent-se acompanyar per algun familiar,...) i que cal estudiar des del sindicat. En alguns casos hi ha autobusos de l'empresa.
- Es parla de la *Ley de conciliación de la vida laboral y familiar*. En algunes feines, això serveix de marc legal de discriminació positiva vers alguns col·lectius (bàsicament dones i joves). Però aquesta llei té poca efectivitat si la problemàtica quotidiana (com l'accés al lloc de treball) no es resol.
- Es comenta que seria interessant que aquells que decideixin obrir una nova empresa considerin com la mà d'obra podrà arribar al lloc de treball.

ENTREVISTA II

Persona entrevistada: Angelina Puig i Valls. Secretària d'Economia i Formació per l'Ocupació. Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Lloc de l'entrevista: Seu de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Data: 5 d'octubre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Enguany, els actes programats a Barcelona per CCOO en motiu del Dia Europeu Sense Cotxes (el 22 de setembre de 2000) van transcórrer "pitjor que mai" a causa del poc seguiment popular i de l'obertura a mig matí de la Via Laietana al trànsit, de manera que els actes organitzats pel sindicat en aquesta via tan concorreguda es van haver de celebrar amb un carril obert als cotxes.
- Aquests fets enllacen amb la dificultat d'organització d'un sindicat tan extens com CCOO. Cal diferenciar els "temes conjunts" dels "àmbits de punta", aquests últims amb un tractament que no pot travessar tota l'estructura del sindicat. L'organització territorial i federalista de CCOO provoca que alguns temes s'hagin d'analitzar i solucionar des d'una perspectiva descentralitzada de la direcció de CCOO. Entre d'altres, aquest és el cas de la mobilitat.

2. Mobilitat i transport

- Des de CCOO, la mobilitat en els desplaçaments al treball està analitzada des d'una "perspectiva empírica", és a dir, des de les múltiples experiències dels treballadors. Tot i així, el Departament d'Acció Sindical va contactar abans de l'estiu amb l'associació Promoció del Transport Públic (PTP), amb la que pensen establir un fòrum d'estudi sobre la mobilitat quotidiana dels treballadors. El Grup de Mobilitat i Transport de la Universitat Autònoma de Barcelona també ha estat convidat a aquesta iniciativa.

- Per aquest cercle d'estudi sobre mobilitat iniciat amb PTP, CCOO proposa:

- Plantejar a la Generalitat de Catalunya i a l'ATM uns espais de relació per exposar el tema.
- Participar a l'Enquesta de Mobilitat de l'ATM.
- Treballar sobre pactes territorials.
- Reflexionar sobre mobilitat forçosa i sinistralitat.
- Incentivar l'ús del transport públic entre els joves quan deixin de ser joves.
- Intervenir en els poders públics un cop acabat l'estudi, traslladar les propostes segons el consens d'aquest treball analític i de reflexió.

.

- Es donen algunes característiques en la mobilitat dels treballadors:

- Hi ha un elevat percentatge de sinistralitat en accidents de cotxe durant els trajectes cap als llocs de treball.
- Cal una disminució de la jornada laboral, ja que el temps de recorregut cap a la feina ocupa massa estona.
- L'administració no té en compte la falta d'accés al vehicle privat que pateixen alguns sectors de la població, els quals queden exclosos del model de mobilitat imperant. Normalment, l'empresari que construeix una nova fàbrica externalitza els costos del transport públic a l'administració.

3. 1. Grups d'exclusió: general

- Els joves, les dones i els extracomunitaris són els sectors de població més perjudicats pels sistemes de mobilitat i transport actual.

3.2. Grups d'exclusió: dones

- Cal prestigiar la formació professional i incorporar la dona al treball amb els mateixos drets que l'home, tenint en compte els índexs de referència de la Unió Europea i de Catalunya.

- Mantenir el rol tradicional de la dona o reivindicar la seva jornada parcial no serveix per solucionar la posició que ocupa aquest sector de la població dins el món laboral.
- Cal reivindicar els 0-3 anys com una etapa educativa, més que com una escolarització.
- S'haurien de canviar les orientacions professionals: que esdevingui normal veure una dona fent de bomber o un home professor de guarderia.

ENTREVISTA III

Persona entrevistada: Jordi Serrano, Director de la Fundació Ferrer i Guàrdia i president de l'Escola Lliure el Sol i Xavier Bretones Hernández, secretari general d'Esplais Catalans (Esplac)

Lloc de l'entrevista: Seu de la Fundació Ferrer i Guàrdia

Data: 24 d'octubre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Les dues úniques línies que des de la Fundació Ferrer i Guàrdia s'apropen al tema de la mobilitat entre els joves són:

- Un estudi de la sinistralitat entre els joves
- *Els joves i la nit*, un estudi sobre els horaris nocturns en l'oci juvenil

2.1. Grups d'exclusió: joves

- L'estudi de la sinistralitat entre els joves es basa en una obtenció de dades i una sèrie de propostes al respecte. Amb aquest treball, la Fundació es qüestiona "la societat en general, a la que sembla que l'interessi mantenir la sinistralitat juvenil" en la mobilitat.

- *Els joves i la nit* és un estudi fet a Barcelona que quantifica per primera vegada els horaris de desplaçament nocturn entre els joves. La principal conclusió és que "caldrà obrir més d'hora el metro que no pas tancar-lo més tard". Amb aquesta visió, la Fundació participa en el debat sobre els horaris del metro a la ciutat comtal. L'estudi també demostra que l'edat és l'únic aspecte que fa que la població jove arribi més o menys tard a casa després d'una nit de festa, car "el cotxe és l'únic espai d'evasió que la societat deixa als joves". També s'arriba a

la conclusió que els joves molesten i, per tant, és millor tenir els espais d'oci juvenil separats de la resta de la ciutat.

- Actualment es produeix un xantatge generacional en l'emancipació juvenil. El sociòleg andalús Luis Garrido i el seu llibre *La emancipación juvenil de los jóvenes en España* (1996) són referents sobre el xantatge de molts pares de família, que prefereixen comprar un cotxe als seus fills abans de pagar-los la manutenció en un pis compartit perquè s'independitzin. Aquesta situació es deu a dos fets:

- Si l'estat del benestar no s'ocupa de l'emancipació juvenil, aquesta feina la segueix fent la família fins els 30 anys.
- La mentalitat conservadora de molts pares no afavoreix la posada en pràctica de vies alternatives, com per exemple compartir pis entre diferents joves.

2.2. Grups d'exclusió: dones

- Hi ha poca atenció a les dones dins el món laboral. A Espanya, les dones han de treballar el doble perquè l'estat del benestar d'aquest país no és com hauria de ser o com el que gaudeixen països com Dinamarca o Alemanya.

2.3. Grups d'exclusió: altres

- Crítica als plantejaments de Tonucci sobre la ciutat dels infants: Tonucci aplica una visió conservadora i religiosa als seus raonaments sobre la construcció d'una ciutat a partir dels infants, ja que els nens són el reflex dels seus pares i no la ingenuïtat que se'ls atorga. En canvi, segons les tesis liberals i progressistes d'Ole Thorson sobre aquest tema, els nens poden circular lliurement per la ciutat. És millor l'"anàlisi marxista" de Thorson.

ENTREVISTA IV

Persona entrevistada: Francesc Xavier Navarro, expresident de la ONG Bages per a Tothom i Eva Giner, membre de Bages per a Tothom i diplomada en Treball Social

Lloc de l'entrevista: Seu de Bages per a Tothom

Data: 8 de novembre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Bages per a Tothom es va fundar fa uns set anys com a punt de trobada entre diferents persones que intercanviaven aspectes culturals. Aviat l'Ajuntament de Manresa els va cedir el local actual del carrer Jaume I i, mica en mica, el que va néixer com un espai de trobada es va convertir en un punt de serveis. Des d'aquesta ONG es va començar a ajudar als immigrants en la comprensió de l'espanyol i el català, o en la posada en ordre dels papers burocràtics. Actualment Bages per a Tothom proporciona els següents serveis:

- Ofereix classes d'idioma.
- Proporciona atenció als immigrants en un punt de servei consolidat enguany en motiu de les noves normes de regulació dels immigrants (orientació en el tràmit de papers, acompanyament al metge, traduccions, creació d'un espai d'oci i trobada entre els immigrants,...).

2. Percepció del problema

- Ara fa dos anys, Bages per a Tothom va fer un estudi on proposava que un professor nadiu parlés i fes un seguiment sobre el llibre de l'autoscola perquè l'immigrant pogués treure's la teòrica amb més facilitat. Després de presentar-se per lliure, també s'intentaria que les pràctiques fossin més barates (que no regalades). Però l'estudi no s'ha executat i, de moment, aquesta ONG treballa el dia a dia ajudant en actuacions com l'elaboració de certificats que demostrin que l'immigrant està estudiant castellà per evitar-li una multa de trànsit si condueix

sense carnet. A més, cal tenir en compte que la policia local de Manresa està molt sensibilitzada amb els immigrants i posa moltes facilitats per integrar-los a la vida quotidiana de la ciutat.

3. Grups d'exclusió: immigrants

- El principal problema de l'exclusió de l'immigrant en la mobilitat no és econòmic sinó "lingüístic", especialment pels magrebins (una comunitat que presenta un alt índex d'analfabetisme en la seva pròpia llengua).
- Entre les dones immigrants, gairebé cap no es vol treure el carnet de conduir perquè aquí fan un paper de reclutament domèstic (especialment les magrebines).
- Poder arribar al lloc de treball és un condicionant per trobar feina, especialment en alguns casos. Però "també existeix un rebuig social" entre els treballadors: companys de feina que rebutgen socialment els immigrants i no volen compartir el cotxe amb ells (hi ha l'exemple d'un treballador que treballa a Santpedor i torna a Manresa fent dit).
- D'altra banda, també existeix una "inseguretat dels immigrants per moure's per l'espai públic i amb transport públic". Aquest és el cas d'una jove immigrant que rebutja anar a l'institut dels afores de Manresa perquè no s'atreveix a anar-hi sola amb autobús. També hi ha inseguretat i desconeixement a l'hora de moure's per acompanyar algun membre de la família al metge o a comprar.
- També existeix una exclusió territorial de famílies d'immigrants que viuen en pobles allunyats de Manresa, o entre els joves a qui s'escapen oportunitats d'oci (anar a les àrees d'oci nocturn, a la discoteca,...) pel fet de no poder-se desplaçar en cotxe.

ENTREVISTA V

Persona entrevistada: Juanma Tapias, responsable de la Secretaria d'Acció Sindical de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Lloc de l'entrevista: Seu de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Data: 7 de novembre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Cal basar el discurs en la "internalització dels problemes per part dels empresaris", que portes enfora de l'empresa no es preocupen per la qualitat de vida dels seus treballadors. Tot i així, gairebé només es pot parlar des de la percepció i l'experiència, ja que actualment hi ha una "llacuna estadística sobre la mobilitat dels obrers".

2. Dinàmiques territorials

- Durant els últims 15 anys, a Catalunya hi ha hagut una instal·lació d'indústries a les perifèries urbanes i de nous centres industrials al Vallès Oriental, al Vallès Occidental i al Baix Llobregat. No obstant, aquest fet no ha anat acompanyat d'un canvi en la legislació tradicional pel que fa a temes laborals com l'ús del transport públic o col·lectiu que l'empresa podria posar a disposició dels treballadors. Així, com a resultat de la deslocalització dels centres de treball, el temps invertit en els desplaçaments laborals diaris dels treballadors ha anat en augment, essent pocs els casos en què s'han rebut compensacions monetàries per equilibrar les despeses personals que això suposa.
- Aquesta situació ha anat acompanyada de canvis en l'organització productiva de les empreses catalanes i estatals. Especialment, s'ha donat un augment dels torns, una flexibilització de les jornades laborals i un allargament de les jornades en períodes de producció punta.

3. Mobilitat i transport

- L'empresari hauria invertit en autocars a disposició dels treballadors a canvi que aquests paguessin amb diners el temps de trasllat. Però aquesta dinàmica encobria una separació de la persona amb l'ésser que treballa, ja que es va oferir una solució global com si tothom visqués a la mateixa zona i tingués els mateixos recursos de mobilitat. Això ha suposat una externalització del problema de transport dels treballadors per part de l'empresari, que no ha vist la dificultat d'alguns treballadors per accedir a la feina com un problema a resoldre per l'empresa.
- Tanmateix, la situació abans descrita aviat va fer fallida, ja que paral·lelament a la relocalització de les empreses, apareixien "noves formes de treball" basades en la jornada flexible, la multiplicació de torns i el treball estacionari. Amb aquest panorama "el transport col·lectiu comença a fer aigües".
- El següent pas va ser l'establiment d'un "acord d'utilització del cotxe privat": l'empresa paga una determinada quantitat monetària als treballadors perquè aquests tinguin més recursos per accedir a l'empresa amb vehicle privat. Normalment sol ser una retribució mensual o un pagament puntual ben remunerat en algun moment de l'any.

4. Crítiques i reivindicacions sobre el model de mobilitat i l'accessibilitat dels treballadors en moltes empreses

- Cada vegada "caldria atendre més les diferències entre treballadors", tot i que és difícil computar com ha disminuït la jornada laboral malgrat hagi augmentat el temps dedicat als desplaçaments. Precisament, aquest aspecte incideix en els accidents *in itinere*, que en dades recollides per CCOO ja es xifren en un 31,3% dels accidents laborals.
- També "cal situar el transport com un element que no està separat de la dinàmica econòmica empresarial". Actualment els empresaris conceben la mobilitat dels treballadors com una situació externa a l'empresa:

- Cal veure les necessitats dels diferents treballadors; que no hi hagi simplement unes relacions laborals uniformes
 - Que no hi hagi una privatització del transport col·lectiu, sinó que es comptabilitzi una mica el temps de mobilitat
 - Que es tractin els accidents (els accidents de cotxe són més freqüents que els provocats pel transport col·lectiu)
- A Espanya no hi ha una sensibilització de la importància social de la mobilitat laboral des dels ens locals. A països com Holanda, França o al nord d'Europa existeixen iniciatives que denoten el contrari. A Catalunya, però, existeix l'experiència de la nova ubicació de Sony a Viladecavalls, on s'ha pactat el transport dels treballadors amb la incorporació d'una línia d'autobusos facilitats per l'empresa que arriben des de les localitats circumdants (veure l'entrevista amb Luis Romero, de la Secretaria de Joventut de CCOO i membre del comitè d'empresa de Sony a Viladecavalls).
 - A més, "l'empresari ha d'aprendre a mancomunar entre varis empresaris" per solucionar problemes com el del transport dels treballadors. En aquest sentit es pot qualificar el Pacte Industrial Metropolità de "fòrum, més que com un instrument efectiu".
 - D'altra banda, l'empresari està interessat en mantenir-se separat del sector social, que està més aglutinat a l'interior de la ciutat. D'aquesta manera, la classe empresarial manté la seva esfera de poder des d'un territori exclusiu.

5.1. Grups d'exclusió: general

- Amb l'agrupació del cotxe privat apareix l'"exclusió" per mobilitat entre alguns grups de treballadors: els nous contractats, com són els joves i les dones.
- Mentre el conjunt de noves plantilles augmenta ràpidament, els nous contractes no apliquen cap acord sobre transport. Davant d'aquest fet, es produeix una desigualtat entre els treballadors beneficiats i els treballadors no beneficiats pels pactes de transport col·lectiu. A més, com que els treballadors protegits pels acords sobre transport

disminueixen progressivament, l'empresari acaba per oferir-los un únic pacte consistent en una quantitat anual (acostuma a ser d'unes 300.000 ptes, més o menys) a canvi d'abolir el servei d'autobusos que faciliti l'accés dels treballadors a la fàbrica.

5.2. Grups d'exclusió: joves

- Els joves cada vegada tenen contractes més temporals, i les dificultats de mobilitat els fa renunciar a treballs per escollir-ne d'altres a llocs més propers al seu domicili.

5.3. Grups d'exclusió: dones

- Les dones són les que més pateixen l'actual augment de les necessitats familiars i la disminució de les infraestructures d'atenció als fills de 0 a 3 anys. En conseqüència, un canvi en el centre de treball, sumat al procés de multiplicació de torns, es converteix en una veritable causa d'exclusió d'aquest grup social. Un exemple és el tancament de la fàbrica de pa Rosendo, del grup Panrico, que va provocar que el 50% de les treballadores no poguessin continuar treballant degut a problemes d'accés a la nova feina.

Nota:

Juanma Tapias va dir que ens facilitaria contactes amb el Centre d'Informació del Treballador Estranger (CITE) (la secció de CCOO dedicada als immigrants) i amb l'empresa Sony. A més, va proposar d'establir un sistema de col·laboració per realitzar un estudi dels Convenis Col·lectius a Espanya.

ENTREVISTA VI

Persona entrevistada: Luis Romero, membre del comitè d'empresa de Sony a Viladecavalls

Lloc de l'entrevista: Seu de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Data: 24 de novembre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Actualment, a la seu de Sony de Viladecavalls hi ha una plantilla d'entre 1.400 i 2.000 persones (en funció del nivell de producció), de les quals 830 provenen de Terrassa. Un dels problemes d'aquesta fàbrica són els seus accessos i el transport dels seus treballadors per arribar-hi (a més, molts d'ells provenen de l'antiga seu de Parets del Vallès).
- Sony té la planta productiva a Viladecavalls, el centre logístic a Castellar del Vallès, i la companyia de venda, post venda i divisió a Barcelona, Madrid i La Corunya. La localització de les instal·lacions al Vallès Occidental es troba en el futur quart cinturó, que una vegada obert, situaria ambdues seus a pocs minuts en cotxe l'una de l'altra.

2. Dinàmiques territorials

- Dins del Pacte Territorial per a l'Ocupació del Vallès Occidental es tracta el tema del transport per accedir al treball, però molt per sobre.
- Abans de 1992, la seu de Sony que actualment està a Viladecavalls es trobava a Parets del Vallès, on treballaven unes 300 persones. El 1992 l'empresa va traslladar la unitat de producció al polígon industrial de Viladecavalls.

3. Mobilitat i transport

- Amb el trasllat de l'empresa a Viladecavalls, la direcció va haver de facilitar el transport als treballadors. A més, aquests treballadors tenen el dret anomenat MTI (Major Temps Invertit), que consisteix en l'assignació d'un suplement econòmic per compensar l'increment del cost del recorregut que han de realitzar per anar a la feina. En l'actualitat, molts dels treballadors es venen aquest dret per una quantitat de diners que negocien amb l'empresa. Evidentment, aquesta està interessada en la cancel·lació d'aquest dret.
- El problema d'accés a la fàbrica prové de la carretera comarcal BP 1213, on cada dia hi ha retencions que provoquen cues fins als aparcaments de la fàbrica en hores punta, tant a l'entrada com a la sortida.
- Davant d'aquests problemes, el comitè d'empresa va contactar amb la companyia Sarbus S.A. per connectar millor Terrassa i Viladecavalls amb autobús, però finalment aquest servei es fa (des de l'1 de setembre) amb la companyia Transports Generals d'Olesa. L'autobús surt de la zona nord de Terrassa (barri del Pla del Bon Aire), passa pel centre de la ciutat (estació de la Renfe) i surt per la zona sud (barri del Roc Blanc).
- El Roc Blanc és un barri amb molta població nouvinguda de Barcelona, i és on l'autobús agafa més treballadors. Tot i així, el servei d'aquest autobús no té gaire acceptació entre els treballadors i tan sols hi pugen 20 o 30 persones per torn. Romero pensa que molts treballadors tornarien a agafar el cotxe privat per desplaçar-se si el servei d'autobús funcionés prou per alleugerir els problemes de congestió per accedir a Sony.
- Pel que fa als treballadors procedents de Parets del Vallès, es manté l'autobús des d'aquesta localitat. A part, funciona la línia d'autobús regular entre Terrassa i Viladecavalls (encara que no s'adapta als horaris de la fàbrica) i també hi ha una estació de Renfe a uns quants minuts a peu de la fàbrica.
- No s'acostuma a recórrer al cotxe compartit per accedir a l'empresa.

4.1. Grups d'exclusió: general

- Romero aposta per potenciar el servei d'autobús pels treballadors de Sony de manera que augmenti el percentatge d'ocupació. Per fer això proposa dues línies de treball:
 - Fer un estudi comparatiu sobre el cost que suposa pels treballadors l'ús del vehicle privat de manera que aflorin les despeses que comporta el seu ús.
 - Treballar sobre les diferents formes d'accés a l'empresa amb la gent que s'incorpora de nou a Sony.
- En aquests moments l'empresa col·labora en l'organització del servei de transport, però és molt reticent pel que fa al seu finançament. Per això és important augmentar el nombre d'usuaris de l'autobús, ja que només si el servei fos molt utilitzat es podria parlar d'una subvenció des de l'empresa que fes que als treballadors els sortís el bitllet més barat.

4.2. Grups d'exclusió: dones

- La major part de les dones que treballen a la seu de Sony de Viladecavalls i no tenen carnet de conduir són acompanyades en cotxe pels seus marits.
- En moments de producció punta, un objectiu de l'empresa és contractar dones majors de 45 anys. Però com que s'ofereixen contractes de pocs mesos, a aquestes persones no els surt a compte anar a treballar si per fer-ho han de comprar-se un cotxe (encara que sigui vell o de segona mà).

ENTREVISTA VII

Persona entrevistada: Severiano Ginés, membre del comitè d'empresa de Panrico.
Treballador de l'empresa des de 1975

Lloc de l'entrevista: Seu de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Data: 22 de desembre de 2000

SINOPSI DE L'ENTREVISTA

1. Aspectes generals

- Descripció de l'evolució de l'empresa en una doble vessant: territorial (relocalitzacions) i d'organització del transport perquè la mà d'obra pugui arribar a la feina.
- Les necessitats del procés productiu fan que al llarg de la jornada laboral es vagin incorporant treballadors a la fàbrica d'una manera constant. L'elaboració dels productes alimentaris frescos fa que es treballi dia i nit, i que els diferents treballadors es vagin incorporant en petits intervals de diferència respecte la resta de la plantilla. Per exemple, per poder tenir el producte (els *donuts*) llest per envasar a les sis del matí i repartir-lo a primera hora, cal que s'hagin anat incorporant diferents treballadors al llarg de la matinada per a la realització de les diferents parts del procés productiu: amassar, fregir, ensucrar i envasar. Per tant, no es tracta d'una empresa amb torns rígids d'entrada i sortida, sinó que hi ha una gran diversitat horària.
- En l'actualitat són uns 430 treballadors, i l'objectiu pactat entre el comitè i l'empresa és arribar als 500 l'any 2001-2002.
- Les tasques d'envasar són les que porten més feina i requereixen la participació d'un nombre més elevat de treballadors. El personal administratiu sol fer un horari partit, excepte una minoria que fa de set a quinze hores.

- Els principals orígens dels treballadors de Panrico són tres: l'entorn de l'eix Mollet-Sabadell, que és una zona propera a l'empresa; Barcelona, d'on provenen els treballadors ocupats en la fabricació de donuts; i uns quants són de l'entorn de Montmeló, de la zona propera a l'antiga fàbrica de Rosendo.
- Actualment el menjador col·lectiu només serveix entrepans, però l'empresa facilita tiquets de dinar "gourmet" perquè els treballadors puguin menjar als restaurants de la zona.

2. Dinàmiques territorials

- En un primer moment, Panrico s'instal·là al carrer de Guipúscoa de Barcelona amb l'obertura d'una fleca. No obstant, quan s'amplia la gamma de productes i es llencen els *Palitos* al mercat, l'empresa requereix més espai i es trasllada a Santa Perpètua de Mogoda, on s'instal·la en uns terrenys no urbanitzables (de fet, si les ampliacions s'han fet amb dificultats és degut a la classificació del sòl de la zona, perquè l'empresa està en uns terrenys al mig del camp saltant-se el control urbanístic).
- 1993. La factoria de Rosendo de Montornès, que ja pertany a Panrico, tanca. Com a sortida per a la plantilla es pacta: a) jubilacions anticipades, b) baixes incentivades i c) recol·locació a Panrico-Santa Perpètua (un màxim de quinze persones).
- 1995. La fabricació de donuts, que es feia a Barcelona, es passa a Santa Perpètua. Es parla, entre altres motius, de les queixes dels veïns ocasionades pel trànsit de les furgonetes encarregades de repartir el producte que genera la factoria. A més de l'adequació de les instal·lacions, la plantilla de donuts passa a Santa Perpètua.

3. Grups d'exclusió: general

- Inicialment, l'empresa facilitava el transport als treballadors per mitjà de diferents tipus d'autocar i/o taxis (autocars Serrat i Ràdio Taxi Sabadell).

- 1982-83. A partir d'aquest moment, i pels nous contractats, el transport (mitjà i costos) ha d'anar a càrrec del treballador. Per tant, es diferencia la plantilla: uns tenen drets de transport i els altres no. Això no vol dir que un nou treballador no pugui agafar l'autocar o el taxi de l'empresa si li va bé per horari i localitat, però abans cal que hi hagi places lliures. Si no hi ha places per a tothom, la persona que no té el dret esmentat s'ha de quedar a baix sense poder pujar. Així mateix, els treballadors "antics" poden perdre aquest dret amb un canvi de domicili, sobretot de localitat, ja que l'empresa no posarà un mitjà de transport específic per a ell.

- Treballadors de Rosendo: Pel que fa als recol·locats, les condicions de transport són que l'empresa assumeix el cost del quilometratge entre la vella i la nova empresa durant un període de dos anys; passat aquest temps, l'empresa paga d'un sol cop el quilometratge corresponent a dos anys més i a partir d'aleshores el treballador perd l'antic suport econòmic. Aquest fet pot haver influït sobretot les dones sense carnet de conduir a acollir-se a la baixa incentivada per la dificultat d'arribar a la fàbrica de Panrico.

- Treballadors de *donuts*: En aquest cas, l'empresa facilita el transport entre la fàbrica tancada i Panrico perquè els treballadors puguin arribar a la nova factoria.

- Avui. Segons les necessitats de producció, l'empresa pot proposar un canvi de torn a un treballador (ja sigui de dia o d'horari). Aquestes propostes les ha d'aprovar el comitè d'empresa. Aquest, que de moment se'n surt, demana a l'empresa que proporcioni un mitjà de transport a la persona afectada. No obstant, que l'empresa hagi de facilitar el transport sempre que hi hagi un canvi de torn no és un tracte pactat ni escrit. Els acords sorgeixen a nivell individual i segons cada cas a partir d'unes negociacions entre l'empresa i el comitè.

- La política de contractació no escrita de l'empresa és no agafar menors de divuit anys perquè la llei els impedeix treballar de nit. Un segon criteri és que la persona compti amb algun mitjà de transport per arribar a la fàbrica (tant se val si és un cotxe, moto o bicicleta - n'hi ha uns pocs que van a la feina amb aquest mitjà). Així mateix, se sol agafar familiars dels mateixos treballadors. Òbviament, aquestes són normes no escrites, però l'interlocutor deia que, sobretot la segona norma, era un criteri de selecció de personal important.

ANNEX II. ANNEX BIBLIOGRÀFIC

1. REFERÈNCIES TERRITORI

Títol: "The spatial distribution of occupational prestige in metropolitan Tel Aviv" Area, 30, 4, pàgs. 343-357

Autor/a: BLUMEN, Orna

Any: 1998

Paraula clau: territoris, grups d'exclusió: altres

Títol: La città tecnologica. Ipotesi de esperienze di organizzazione urbana: la mobilità, i trasporti, la produzione dei servizi

Autor/a: BOZZONE, R.L.

Any: 1993

Publicat per: Parlamento Europeo. Direzione Generale degli Studi., Bruxelles

Paraula clau: territoris

Títol: "Repercusiones de la ordenación urbana en el uso cotidiano de la ciudad", a GARCÍA BALLESTEROS, Aurora El uso del espacio en la vida cotidiana, pàgs. 180-190

Autor/a: BUÑUEL HERAS, Ana and DENCHE MORÓN, Concha

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: territoris

Títol: Città, Metropoli, tecnologie. La politiche di pianificazione territoriale

Autor/a: CAMPOS VENUTI, Giuseppe

Any: 1983

Publicat per: Franco Angeli, Milano

Paraula clau: territoris

Títol: "Sviluppo economico e mobilità nelle aree urbane. Tendenze e strategie di intervento" Terra (traffico e inquinamento), 6, pàgs. 6-12

Autor/a: CAPPELLIN, Ricardo

Any: 1989

Paraula clau: territoris

Títol: Transport, territoris i medi ambient

Autor/a: CASALS i COSTA, Vicenç

Any: 1995

Publicat per: Comissió Obrera Nacional de Catalunya, Barcelona

Paraula clau: territoris

Títol: "Assetto territoriale e mobilità nelle aree metropolitane. Una diagnosi della situazione esistente e ipotesi per fronteggiarla" Archivio di Studi Urbani e Regionale, 30, pàgs. 3-33

Autor/a: CECCARELLI, Paolo

Any: 1987

Paraula clau: area metropolitana, ciutat, mobilitat, itàlia, territoris

Títol: "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia" Medi ambient, Tecnologia i Cultura, 5, Repensar la ciutat, pàgs. 42-53

Autor/a: CIUFFINI, Fabio Maria

Any: 1993

Paraula clau: territoris

Títol: "Domestic telephone habits and daily mobility" Transportation Research, 27, 4, pàgs.

Autor/a: CLAISSE, G.; ROWE, F.

Any: 1993

Paraula clau: territoris

Títol: "Medidas encaminadas a mejorar la movilidad urbana en ciudades europeas" Estudios de Transportes y Comunicaciones, 68, pàgs. 99-121

Autor/a: COMISIÓN EUROPEA. DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA

Any: 1995

Paraula clau: territoris

Títol: "El centro de la ciudad en las periferias" Ciudad y Territorio. Estudios territoriales, 100-101, pàgs. 421-432

Autor/a: CORRAL SAEZ, Carlos

Any: 1994

Paraula clau: territori

Títol: Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1987

Publicat per: SEDES, Paris

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones

Títol: "La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?"

Mobilités, 59-60, Mobilités, pàgs. 162-169

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1993

Paraula clau: grup d'exclusió: dones, territori

Títol: Crise urbaine et espaces sexués

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1996

Publicat per: Princeton University Press, Princeton

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones

Títol: Ciudad y Territorio, 2/80 (número monogràfic dedicat a transport i ciutat)

Autor/a: Diversos

Any: 1980

Paraula clau: territori, grups d'exclusió: altres

Títol: "Una ciudad equilibrada, habitable y accesible para todos." Alfoz, 17-18, pàgs. 98-99

Autor/a: Diversos

Any: 1993

Paraula clau: territori

Títol: Hacia la reconversión ecológica del transporte en España

Autor/a: ESTEVAN, Antonio; SANZ, Alfonso

Any: 1996

Publicat per: Los Libros de la Catarata, Madrid

Paraula clau: territori

Títol: "Tejidos residenciales y formas de movilidad" Cuadernos de investigación urbanística, 12

Autor/a: FARÍÑA, José

Any: 1995

Paraula clau: Territori

Títol: "Race, space and job accessibility: evidence from a plant relocation" Economic Geography, 70, pàgs. 390-416

Autor/a: FERNANDEZ, R.M.

Any: 1994

Paraula clau: territori, grups d'exclusió: altres

Títol: El uso del espacio en la ciudad contemporánea

Autor/a: GARCIA BALLESTEROS. Aurora (Ed.)

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "Is the journey to work explained by urban structure?" Urban Studies, 30, pàgs. 1485-1500

Autor/a: GIULIANO, G. and SMALL, K.

Any: 1993

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: "Research issues regarding societal change and transport" Journal of Transport Geography, 5, 3, pàgs. 165-176

Autor/a: GIULIANO, Genevieve

Any: 1997

Paraula clau: territori

Títol: Since Megalopolis

Autor/a: GOTTMANN, Jean and HARPER, Robert A

Any: 1990

Publicat per: Johns Hopkins University Press, Baltimore

Paraula clau: territori

Títol: The urban experience

Autor/a: HARVEY, David

Any: 1989

Publicat per: Basil Blackwell, Oxford

Paraula clau: territori

Títol: Sustanaible Cities

Autor/a: HAUGHTON, Graham and HUNTER, Colin

Any: 1994

Publicat per: Melksham, Wiltshire

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "La mobilité intra-urbaine" Les annales de la Recherche urbaine, 59-60, mobilité, pàgs. 108-117

Autor/a: HAUMONT, Antoine

Any: 1993

Paraula clau: territori

Títol: Territoires urbains et cohésion sociale en Europe: quelle action publique?

Autor/a: JACQUIER, Claude (ed.)

Any: 1995

Publicat per: Délégation interministérielle à la ville et au développement social urbain, Paris

Paraula clau: territori

Títol: "Concetti fondamentali per la reinterpretazione dei modelli e dei processi urbani", a GASPARINI, Alberto and GUIDICI, Paolo Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano, pàgs. 92-114

Autor/a: KASARDA, John D and APPOLD, Stephen J

Any: 1990

Publicat per: Franco Angeli, Milano

Paraula clau: territoris

Títol: "'Out of Place', 'Knowing One's Place': space, power and the exclusion of disabled people" Disability and Society, 13, 3, pàgs. 343-356

Autor/a: KITCHIN, Rob

Any: 1998

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: altres

Títol: "La movilidad por motivo de trabajo en la ciudad de Málaga" Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia, 18, pàgs. 97-128

Autor/a: LÓPEZ, Damián; GONZÁLEZ, Miguel Ángel

Any: 1996

Paraula clau: territoris

Títol: "Urbanistica e piani per la mobilità a Milano e in Lombardia: la contrapposizione tra pianificazione e sviluppo spontaneo", a GABELLINI, Patrizia and MORANDI, Corinna Progetto urbanistico e sinistra a Milano negli anni 70

Autor/a: MARESCOTTI, Luca

Any: 1985

Publicat per: Franco Angeli, Milano

Paraula clau: territoris

Títol: "Caminante de un paisaje inmenso" Archipelago, 18-19, pàgs. 59-64

Autor/a: MILLAN, José Antonio

Any: 1994

Paraula clau: territoris

Títol: Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona Contemporània

Autor/a: MIRALLES i GUASCH, Carme

Any: 1997

Publicat per: Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra

Paraula clau: territoris

Títol: "El transporte en las grandes ciudades" Economía y Sociedad, 6, pàgs. 9-24

Autor/a: MOLINA, Eduardo

Any: 1992

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: "Transport and land-use planning: the case of British and French conurbations" Journal of Transport Geography, 3, 2, pàgs. 127-141

Autor/a: MONTÈS, Christian

Any: 1995

Paraula clau: territori

Títol: "Dinàmiques territorials i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona" Papers, 24, (Mobilitat urbana i modes de transport), pàgs. 9-37

Autor/a: NEL·LO, Oriol

Any: 1995

Paraula clau: territori

Títol: "Mode choices for trips to work in Geneva: an empirical analysis" Journal of Transport Geography, 8, pàgs. 43-51

Autor/a: PALMA, André de and ROCHAT, Denis

Any: 2000

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: Nouvelles gestions de l'automobile urbaine, partenariats avec le transport public: automobiles pour la ville à l'horizon 2010.

Autor/a: PATRICE, Bernard; JEAN, Maxime

Any: 1999

Publicat per: Ministère de l'équipement, des transports et du logement

Paraula clau: territori

Títol: "Ciudad y mercado. Deslocalización frente a dispersión" Astragalo. Cultura de la arquitectura y la ciudad, 7, pàgs. 47-68

Autor/a: PRADA POOLE, José Miguel de

Any: 1997

Paraula clau: territori

Títol: "El automóvil: de sueño a pesadilla" Ecología y vida, 25, pàgs.

Autor/a: SANZ, Alfonso

Any: 1990

Paraula clau: grups d'exclusió: altres, territoris

Títol: "¿A qué se llama transporte?" Ciudad y Territorio, 2/80.

Autor/a: SORIA, Arturo

Any: 1980

Paraula clau: territoris

Títol: "I trasporti nella città del futuro", GASPARINI, Alberto and GUIDICINI, Paolo
Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano

Autor/a: SPAGGIARI, Pier Luigi

Any: 1990

Publicat per: Franco Angeli, Milano

Paraula clau: territoris

Títol: "La città accessibile", a BALBO, Laura Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli,
pàgs. 37-40

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1991

Publicat per: Feltrinelli, Milano

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "Infrastrutture contro la città", a SALZANO, Edoardo La città sostenibile, pàgs.

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1992

Publicat per: Edizioni delle Autonomie, Roma

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: altres

Títol: Critical mass: transport, environment and society in the twenty first century **Autor/a:**
WHITELEGG, J.

Any: 1997

Publicat per: Pluto, London

Paraula clau: territori

Títol: "La movilidad de los usuarios del transporte público madrileño" Estudios de transportes y comunicaciones, 58, pàgs. 35-48

Autor/a: ZARAGOZA, Aniceto

Any: 1993

Paraula clau: territori

2. REFERÈNCIES GRUP D'EXCLUSIÓ

2.1 Dones

Títol: "Aspectos teóricos de la movilidad femenina en áreas urbanas", a GARCÍA BALLESTEROS, Aurora El uso del espacio en la vida cotidiana, pàgs. 266-275

Autor/a: ARRANZ LOZANO, Mercedes

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: "Gender differences in the journey to work" Urban Geography, 15, pàgs. 223-245

Autor/a: BLUMEN, O.

Any: 1994

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Des villes traditionnelles aux nouvelles banlieues

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1987

Publicat per: SEDES, Paris

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones

Títol: "La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?" Mobilités, 59-60, Mobilités, pàgs. 162-169

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1993

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones

Títol: Crise urbaine et espaces sexués

Autor/a: COUTRAS, Jacqueline

Any: 1996

Publicat per: Princeton University Press, Princeton

Paraula clau: territori, grups d'exclusió: dones

Títol: "Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso" Documents d'Anàlisi Geogràfica, 14, pàgs. 219-239

Autor/a: DÍAZ, María de los Ángeles

Any: 1989

Paraula clau: grups d'exclusió: dones

Títol: El uso del espacio en la ciudad contemporánea

Autor/a: GARCIA BALLESTEROS, Aurora (Ed.)

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "El uso de los espacios exteriores por parte de la mujer en un barrio de remodelación (San Pascual, Madrid)", a GARCÍA BALLESTEROS, Aurora El uso del espacio en la vida cotidiana, pàgs. 107-116

Autor/a: GARCÍA MARTÍN, Antonio (coord)

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Sustanaible Cities

Autor/a: HAUGHTON, Graham and HUNTER, Colin

Any: 1994

Publicat per: Melksham, Wiltshire

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "Los equipamientos como causa de segregación de la mujer en la ciudad", a GARCÍA BALLESTEROS, Aurora El uso del espacio en la vida cotidiana, pàgs. 167-171

Autor/a: LEAL MALDONADO, Jesús

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Mujer, trabajo, y domicilio. Los orígenes de la discriminación

Autor/a: MARTÍNEZ VEIGA, Ubaldo

Any: 1995

Publicat per: Icaria, Barcelona

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Capital culture: gender at work in the city

Autor/a: McDOWELL, Linda

Any: 1997

Publicat per: Blackwel, Oxford

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Gender, identity and place understanding feminist geographies

Autor/a: McDOWELL, Linda

Any: 1999

Publicat per: University of Minnesota Press, Minneapolis

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: "Gender, race and commuting among service sector workers" Professional Geographer,
43, pàgs. 1-15

Autor/a: McLAFFERTY, S. and PRESTON, V.

Any: 1991

Paraula clau: grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana"
Ecología Política, 15, pàgs. 123-131

Autor/a: MIRALLES i GUASCH, Carme

Any: 1998

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: Les enjeux spatio-temporels du social: mobilités

Autor/a: MONTULET, Bertrand

Any: 1998

Publicat per: Bertrand Montulet

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: "Hard to get around: a study of women's travel mobility", Built Environment, 15, 3, pàgs. 98-116

Autor/a: PICKUP, Laurie

Any: 1989

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: "The journey to work: a century of change" Area, 31, 3, pàgs. 281-292

Autor/a: POOLEY, Colin G.; TURNBULL, Jean

Any: 1999

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

Títol: "La città accessibile", BALBO, Laura Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli, pàgs. 37-40

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1991

Publicat per: Feltrinelli, Milano

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "Men, women urban travel: the persistence of separate spheres", a WACHS, Martin and CRAWFORD, Margared The car and the city: The automobile, the built environment and daily life, pàgs.

Autor/a: WACHS, Martin

Any: 1991

Publicat per: University of California, Los Angeles

Paraula clau: grup d'exclusió: dones

2.2. Altres

Títol: Inmigrantes, trabajadores, ciudadanos: una visión de las migraciones desde España

Autor/a: ACTIS, Walter

Any: 1999

Publicat per: Universidad de Valencia, Valencia

Paraula clau: grups d'exclusió: immigrants

Títol: "Quantificació i percepció de la mobilitat no obligada i el tràmit segons l'enquesta de trànsit de l'àrea metropolitana de Barcelona (1992-1994)" Papers, 24, (Mobilitat urbana i modes de transport), pàgs. 81-100

Autor/a: ARAGAY, Josep Maria

Any: 1995

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: Realidad social de la inmigración: condiciones de vida del inmigrante en el municipio de Murcia

Autor/a: BEL, Carmen (et. al.)

Any: 1996

Publicat per: Universidad de Murcia, Murcia

Paraula clau: grups d'exclusió: altres, immigrants

Títol: "The spatial distribution of occupational prestige in metropolitan Tel Aviv" Area, 30, 4, pàgs. 343-357

Autor/a: BLUMEN, Orna

Any: 1998

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: Inmigració: diversitat cultural, desigualtat social i educació

Autor/a: CARBONELL, Francesc (coord.)

Any: 1995

Publicat per: Ministerio de Educación y Ciencias, Madrid

Paraula clau: grup d'exclusió: altres, immigrants

Títol: Trabajador inmigrante: bajo qué condiciones

Autor/a: CARRASCO, Concha

Any: 1998

Publicat per: EDICE, Madrid

Paraula clau: grups d'exclusió: altres, immigrants

Títol: "La vivienda como factor de exclusión social" Documentación social. Revista de Estudios Sociales y de Sociología Aplicada. Políticas contra la exclusión social, pàgs. 93-147

Autor/a: CORTÉS ALCALÁ, Luís and PANIAGUA CAPARRÓS, José León

Any: 1997

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Unas notas sobre las posibilidades docentes y aplicaciones de la geografía del tiempo"

Series Geográficas, 1, pàgs. 131-163

Autor/a: DÍAZ MUÑOZ, M^a Ángeles

Any: 1991

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: Ciudad y Territorio, 2/80 (número monogràfic dedicat a transport i ciutat)

Autor/a: Diversos

Any: 1980

Paraula clau: territori, grups d'exclusió: altres

Títol: "Race, space and job accessibility: evidence from a plant relocation" Economic Geography, 70, pàgs. 390-416

Autor/a: FERNANDEZ, R.M.

Any: 1994

Paraula clau: territori, grups d'exclusió: altres

Títol: "Transport planning and the human activity approach" Journal of Transport Geography, 3, 2, pàgs. 105-116

Autor/a: FOX, Michael

Any: 1995

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: "Is the journey to work explained by urban structure?" Urban Studies, 30, pàgs. 1485-1500

Autor/a: GIULIANO, G. and SMALL, K.

Any: 1993

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: altres

Títol: Sustainable Cities

Autor/a: HAUGHTON, Graham and HUNTER, Colin

Any: 1994

Publicat per: Melksham, Wiltshire

Paraula clau: territoris, grups d'exclusió: dones, altres

Títol: Traffico 2000. Per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale

Autor/a: HOLZAPFEL, H., TRAUBE, K. and ULRICH, O.

Any: 1988

Publicat per: Franco Muzzio Editore, Padova

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Focusing on Disability and Access in the Built Environment" Disability and Society, 13, 3

Autor/a: IMRIE, R

Any: 1998

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "The Role of Access Groups in Facilitating Accessible Environments for Disabled People" Disability and Society, 14, 4, pàgs. 463-482

Autor/a: IMRIE, Rob

Any: 1999

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Disabling Environments and the Geography of Access Policies and Practices" Disability and Society, 15, 1, pàgs. 5-24

Autor/a: IMRIE, Rob

Any: 2000

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: Youth unemployment and social exclusion. A Comparison of Six European Countries

Autor/a: KIESELBACH, Thomas (ed.)

Any: 2000

Publicat per: European Comission and Leske+Budrich, Opladen

Paraula clau: grup d'exclusió: joves

Títol: Mobilités et insertions sociales, spatiales et culturelles

Autor/a: LAVENU, Daniel

Any: 1996

Publicat per: Université de Caen, Caen

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Mobility in development context: changing perspectives, new interpretations, and the real issues" Journal of Transport Geography, 8, pàgs. 1-9

Autor/a: LEINBACH, T.R.

Any: 2000

Paraula clau: grup d'exclusió, altres

Títol: "Sobre el comportamiento, la accesibilidad y la producción" Serie Geográfica, 1, pàgs. 119-130

Autor/a: LENNTORP, Bo

Any: 1991

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Gender, race and commuting among service sector workers" Professional Geographer, 43, pàgs. 1-15

Autor/a: Mc LAFFERTY, S.; PRESTON, V.

Any: 1991

Paraula clau: grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "El transporte en las grandes ciudades" Economía y Sociedad, 6, pàgs. 9-24

Autor/a: MOLINA, Eduardo

Any: 1992

Paraula clau: territori, grup d'exclusió: altres

Títol: La immigració estrangera a Barcelona: l'Observatori Permanent de la Immigració a Barcelona. 1994-1997.

Autor/a: MORERAS, Jordi

Any: 1998

Publicat per: Ajuntament de Barcelona, Barcelona

Paraula clau: grups d'exclusió: altres

Títol: "Las cuentas del automóvil desde el punto de vista del usuario" Economía y Sociedad, 6, pàgs. 39-52

Autor/a: NAREDO, J.M.; SÁNCHEZ, L.J.

Any: 1992

Paraula clau: grups d'exclusió: altres

Títol: Peatones y ciclistas en Madrid. Estudio acerca de un Plan de Mejora de la Circulación de los viandantes y ciclistas en Madrid

Autor/a: NEBOT, F.; ITURRIOZ, P.; LLOP, M.; SANZ, A.

Any: 1991

Publicat per: ETT. Ayuntamiento de Madrid, Madrid

Paraula clau: grups d'exclusió: altres

Títol: "Mode choices for trips to work in Geneva: an empirical analysis" Journal of Transport Geography, 8, pàgs. 43-51

Autor/a: PALMA, André de and ROCHAT, Denis

Any: 2000

Paraula clau: grup d'exclusió: altres, territori

Títol: Nouvelles gestions de l'automobile urbaine, partenariats avec le transport public: automobiles pour la ville à l'horizon 2010.

Autor/a: PATRICE, Bernard; JEAN, Maxime

Any: 1999

Publicat per: Ministère de l'équipement, des transports et du logement,

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Los adolescentes y los espacios de ocio", a GARCÍA BALLESTEROS, Aurora El uso del espacio en la vida cotidiana, pàgs. 211-222

Autor/a: SALOM, Amparo and SOUTO GONZÁLEZ, Xosé M.

Any: 1986

Publicat per: Seminario de estudios de la mujer. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid

Paraula clau: grup d'exclusió: altres, joves

Títol: "La seguridad vial al uso: los peatones y ciclistas como culpables" Sin prisas, 19, pàgs.

Autor/a: SANZ, Alfonso

Any: 1994

Paraula clau: grups d'exclusió: altres

Títol: "Los "sin coche". repercusiones ambientales y sociales." Documentación Social, 102, pàgs. 119-128

Autor/a: SANZ, Alfonso

Any: 1996

Paraula clau: grups d'exclusió: altres

Títol: "Movilidad y grupos sociales en la región de Madrid" Economía y Sociedad, 6, pàgs. 25-38

Autor/a: TAULER, Ángeles and RAZQUIN, Jaime

Any: 1992

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "Spatial mismatch or automobile mismatch? An examination of race, residence and commuting in U.S. metropolitan areas." Urban Studies, 32, pàgs. 1453-1473

Autor/a: TAYLOR, B.D.; ONG, P.M.

Any: 1995

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: Bibliografía especializada en inmigración y racismo

Autor/a: Universidad del País Vasco

Any: 1998

Publicat per: Hegoa, Bilbao

Paraula clau: grups d'exclusió: altres, immigrants

Títol: "Nuovi prigionieri", a BALBO, Laura Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli,
pàgs. 84-87

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1991

Publicat per: Feltrinelli, Milano

Paraula clau: grup d'exclusió: altres

Títol: "La città accessibile", a BALBO, Laura Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli,
pàgs. 37-40

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1991

Publicat per: Feltrinelli, Milano

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: altres, grup d'exclusió: dones, altres

Títol: "Infrastrutture contro la città", a SALZANO, Edoardo La città sostenibile, pàgs.

Autor/a: VITTADINI, Maria Rosa

Any: 1992

Publicat per: Edizioni delle Autonomie, Roma

Paraula clau: territoris, grup d'exclusió: altres

3. REFERÈNCIES LEGISLACIÓ

3.1. Regional i estatal

Títol: Normativa d'accessibilitat a Catalunya

Autor/a: GENERALITAT DE CATALUNYA

Any: 1991

Publicat per: Generalitat de Catalunya, Barcelona

Paraula clau: legislació: regional

Títol: "El Plan Intermodal, una nueva vía para estructurar el transporte en la RMB" Espais, 37, pàgs. 15-19

Autor/a: DGT

Any: 1993

Paraula clau: legislació: regional

Títol: "Reglamento general de conductores" Boletín Oficial del Estado, 135, 6 de juny de 1997, pàgs. 3787-3826

Any: 1997

Paraula clau: legislació: estatal

Títol: "Accesibilidad para personas con movilidad reducida: marco normativo en urbanismo y edificación" Documentos técnicos, 72

Autor/a: FAUCHA, Jesús (et al.)

Any: 1993

Paraula clau: Legislació: estatal

Títol: Derechos de las minorías y de los grupos diferenciados

Autor/a: ONCE, Fundación

Any: 1994

Publicat per: Colección Solidaridad, Madrid

Paraula clau: legislació: estatal

Títol: "El planejament de la mobilitat" Àrea, 7, pàgs. 66-70

Autor/a: ROYO, Gemma

Any: 1999

Paraula clau: legislació: estatal, europea

Títol: Incidencia ambiental y social de las actuaciones previstas en el PDI (1993-2007) en transporte interurbano

Autor/a: Diversos

Any: 1993

Publicat per: Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA), Madrid

Paraula clau: legislació: estatal

3.2. Europea

Títol: Libro verde sobre el medio ambiente urbano

Autor/a: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Any: 1990

Publicat per: Comissió Europea, Brusel·les

Paraula clau: legislació: europea

Títol: European manual for an accessible built environment

Autor/a: COMISSIÓ EUROPEA

Any: 1992

Publicat per: Comissió Europea, Brusel·les

Paraula clau: legislació: europea

Títol: Política común de transportes. Programa de Acción 1995-2000

Autor/a: COMISSIÓ EUROPEA

Any: 1995

Publicat per: Comissió Europea, Brusel·les

Paraula clau: legislació: europea

Títol: European environmental. Almanac

Autor/a: COMISSIÓ EUROPEA

Any: 1995

Publicat per: Comissió Europea, Brussel·les

Paraula clau: legislació: europea

Títol: Propuesta de decisión del consejo relativo a la promoción de una movilidad sostenible y segura

Autor/a: COMISSIÓ EUROPEA

Any: 1996

Publicat per: Comissió Europea, Brussel·les

Paraula clau: legislació: europea

Títol: "El Libro blanco sobre la política común de transporte" Ciudad y Territorio. Estudios regionales, 1, pàgs. 455-462

Autor/a: IGLESIAS, Casimiro

Any: 1993

Paraula clau: legislació: europea

Títol: Disability and the city: International Perspectives

Autor/a: IMRIE, R

Any: 1996

Publicat per: Londres

Paraula clau: legislació: europea

Títol: "El planejament de la mobilitat" Àrea, 7, pàgs. 66-70

Autor/a: ROYO, Gemma

Any: 1999

Paraula clau: mobilitat, planejament, normativa, legislació: estatal, legislació: europea, territori

Títol: Transport for disabled people

Autor/a: EUROPEAN COMMISSION OF MINISTERS OF TRANSPORT

Any: 1990

Publicat per: París

Paraula clau: legislació: europea

Títol: Transport in a fast changing Europe

Autor/a: Diversos

Any: 1990

Publicat per: Groupe Transport 2000 Plus, Bruselas

Paraula clau: legislació: europea