

INDICADORS DE CONJUNTURA ECONÒMICA

ÍNDEX DE PREUS AL CONSUM, DE PREUS INDUSTRIALS I DE PRODUCCIÓ INDUSTRIAL

CATALUNYA 2008

	Variació intermensual (%)	Variació interanual (%)
Índex de preus al consum ¹	1,0	4,1
Índex de preus industrials ¹	0,6	5,4
Índex de producció industrial	-	-3,3 ²

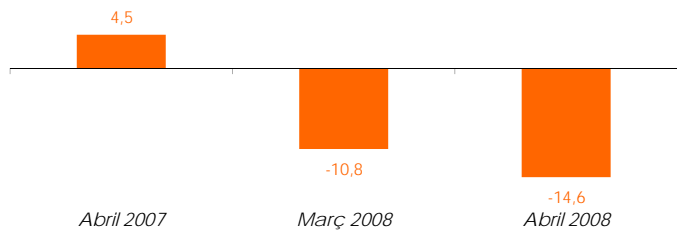
Font: Idescat.

1) Darrera dada: mes d'abril.

2) Darrera dada: mes de març.

INDICADOR DE CLIMA INDUSTRIAL

CATALUNYA 2007-2008



La inflació interanual s'ha situat al 4,1% al mes d'abril, lleugerament més baixa que la del mes anterior tot i que la variació intermensual ha estat de l'1%. Al mes d'abril, els preus industrials han pujat el 5,4% interanual. La variació del nivell de producció industrial acumulada des de principi d'any fins el març ha estat del -3,3% respecte del mateix període de l'any passat. Finalment, l'indicador de clima industrial ha registrat aquest mes d'abril un resultat més negatiu que el del mes anterior i també més negatiu que el d'ara fa un any.

INDICADORS DE MERCAT DE TREBALL - RELACIONS LABORALS

ATUR REGISTRAT, CONTRACTES I AFILIACIÓ

CATALUNYA ABRIL 2008

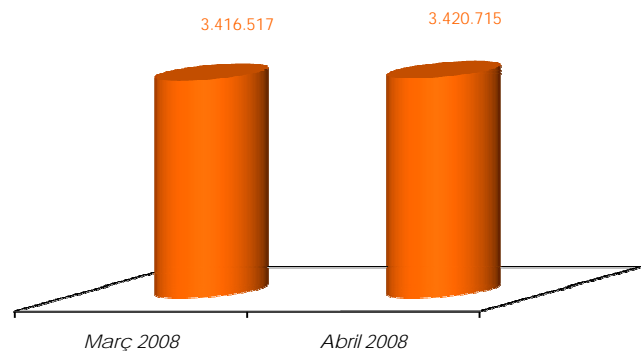
		Var. interanual (%)
Atur registrat ¹	299.387	20,4
Homes	136.975	35,7
Dones	162.412	10,0
Ctes. indefinits ¹	42.057	13,7
Homes	22.110	14,2
Dones	19.947	13,2
Ctes. temporals ¹	180.888	4,8
Homes	93.288	4,1
Dones	87.600	5,6
Afiliació ²	3.420.715	0,5

1) Font: Observatori del treball. Departament de Treball.

2) Font: Seguretat Social. Ministeri de Treball i Immigració.

AFILIACIÓ A LA SEURETAT SOCIAL

CATALUNYA 2008



Al mes d'abril de 2008 l'afiliació de treballadors al sistema de la Seguretat Social ha tingut un increment de 4.198 persones respecte del mes anterior.

INDICADORS DE MOBILITAT

DISTRIBUCIÓ DELS DESPLAÇAMENTS SEGONS EL MOTIU

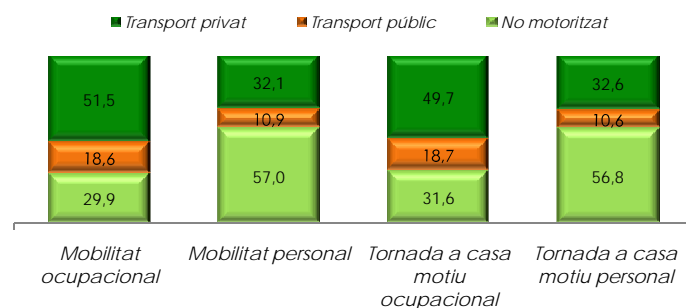
CATALUNYA 2006

Motiu del desplaçament	Dia feiner	Cap de setmana
Mobilitat ocupacional	24,6%	4,1%
Treball	16,7%	3,9%
Estudis	7,9%	0,2%
Mobilitat personal	29,9%	48,7%
Compres	7,4%	9,1%
Oci / passeig	8,5%	23,7%
Acompanyament	4,7%	1,6%
Altres	9,5%	14,3%
Tornada a casa ocupacional	20,4%	3,6%
Tornada a casa personal	25,1%	43,7%
Total desplaçaments	23.084.291	16.214.568

Font de la taula i del gràfic: Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya, 2006.

MOTIU I MODE DELS DESPLAÇAMENTS EN DIA FEINER

CATALUNYA 2006



A Catalunya es realitzen 147,9 milions de desplaçaments setmanals (21,64 per persona). En dia feiner el transport privat motoritzat és el mode més utilitzat en la mobilitat per motius ocupacionals i els modes no motoritzats (peu i/o bicicleta) en la mobilitat personal. Les dones amb menys mobilitat ocupacional tenen un ús més freqüent del transport públic i dels modes no motoritzats que els homes. La despesa mensual declarada per les persones usuàries del transport públic és de 25,09€ i la del privat és de 104,58€ (benzina, aparcament i peatge).

La mobilitat ocupacional, entesa com la mobilitat quotidiana per raons de treball, té una gran incidència econòmica, laboral i mediambiental. Sovint, però, les anàlisis se centren només en un d'aquests àmbits. Amb la voluntat d'integrar els tres àmbits d'anàlisi, el CTESC, en col·laboració amb l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), ha elaborat l'estudi "Metodologia d'avaluació de propostes en l'àmbit de la mobilitat ocupacional". L'estudi va ser aprovat pel Ple del CTESC en la reunió del dia 7 d'abril de 2008.

L'actual model de mobilitat comporta nombrosos efectes tant de caràcter econòmic, com social i ambiental. Al llarg dels darrers anys alguns dels indicadors relacionats amb la mobilitat, com és el cas de la contaminació atmosfèrica, el soroll, els accidents de trànsit, la congestió viària o el temps de desplaçament al treball, entre d'altres, han tingut una evolució que planteja alguns efectes negatius. Les repercussions d'aquests efectes sobre el medi ambient són obvietes per a tothom. Però aquests indicadors també tenen una repercussió directa en l'economia europea, perquè tal i com s'assenyala al *Llibre verd de la mobilitat* de la Comissió Europea, la UE perd cada any al voltant de cent mil milions d'euros, l'1% del seu PIB, per aquest motiu. I, indubtablement, l'àmbit laboral es veu afectat per aquesta problemàtica atès que bona part dels desplaçaments que es realitzen quotidianament són per raons laborals, per desplaçar-se a la feina o per realitzar tasques pròpies de l'activitat laboral.

La preocupació per la mobilitat s'ha posat de manifest de forma més intensa en els darrers anys. Per aquest motiu, són nombrosos els estudis que s'han publicat amb la voluntat d'analitzar els problemes del model de mobilitat actual i cercar-ne algunes solucions. En aquest sentit, les mesures encaminades a millorar les condicions de mobilitat dels treballadors i treballadores solen fer més èmfasi en aspectes relatius a la seguretat en el desplaçament, en el temps necessari per accedir als llocs de treball i en les vies per fer-ho. Al seu torn, els que es decanten per la millora de la competitivitat solen vincular-se a la necessitat de construir infraestructures de transport compatibles amb el nivell de desenvolupament esperat. I, finalment, els que es preocupen per les conseqüències ambientals de la mobilitat, solen incidir fonamentalment en la necessitat d'aconseguir una millor qualitat de l'aire, una reducció del soroll ambiental i una major integració paisatgística de les infraestructures.

Però aquestes aproximacions s'han plantejat per separat i en nivells tan diferents que sovint és difícil arribar a alguna conclusió que permeti proposar mesures concretes consensuades o criteris clars per consensuar les actuacions. Per superar aquest plantejament, s'ha fet l'exercici de sobreposar les tres aproximacions que existeixen actualment sobre el concepte de mobilitat: la laboral, l'econòmica i l'ambiental.

La primera part d'aquest estudi emet de forma breu una **primera diagnosi de la mobilitat ocupacional en les tres vessants**. En el camp laboral s'analitza la sinistralitat laboral per accident de trànsit, l'accessibilitat als llocs de treball, els costos temporals i els costos econòmics per als treballadors. En l'àmbit econòmic s'estudia l'atur, la productivitat del treball, la competència intermodal, la

intensitat energètica i la valoració econòmica de la sinistralitat. En el terreny del medi ambient s'analitza la contaminació atmosfèrica, acústica i lluminosa i la pèrdua d'espai agrícola i natural, la fragmentació del territori i l'apropiació de l'espai públic.

La segona part de l'estudi proposa una **metodologia per avaluar propostes d'actuació en l'àmbit de la mobilitat ocupacional des de l'esmentada perspectiva triple**. Amb aquest objectiu s'ha construït un sistema d'indicadors que permet una avaluació, de forma ràpida i senzilla, dels aspectes de cadascun dels àmbits analitzats. Els **indicadors** proposats són els següents:

Àmbit laboral:

- **A1.** Risc de sinistralitat *in itinere*.
- **A2.** Grau d'accessibilitat amb transport públic.
- **A3.** Impacte en temps de l'accessibilitat al centre de treball.
- **A4.** Diversitat d'alternatives modals.

Àmbit econòmic:

- **B1.** Cost econòmic del consum energètic generat pel desplaçament dels treballadors i les treballadores per anar a la feina.
- **B2.** Cost econòmic de la pèrdua de producció induïda per la sinistralitat laboral en accidents de trànsit *in itinere*.
- **B3.** Cost econòmic de la mobilitat ocupacional dels treballadors i treballadores.
- **B4.** Cost econòmic relatiu a la implantació de la mesura.

Àmbit mediambiental:

- **C1.** Emissions de diòxid de carboni (CO₂) del transport de persones.
- **C2.** Ocupació del territori.
- **C3.** Efecte sobre la fauna.
- **C4.** Immissió acústica.

Aquests indicadors s'han d'entendre com una primera proposta, que cal contrastar en situacions reals i que han d'evolucionar a partir del coneixement existent i de la disponibilitat de més dades. Igualment, és de destacar que la concreció d'aquests indicadors s'ha realitzat des d'una voluntat d'equilibri entre els tres àmbits i que ha estat fruit del consens adquirit entre totes les parts representades en el procés d'elaboració de l'estudi.

La principal novetat que permet aquesta metodologia és tenir una **visió conjunta** del què suposa l'aplicació d'una **determinada mesura**. Així, es pot produir que mesures que poden tenir conseqüències negatives o neutres per alguns indicadors obtenen un resultat global positiu en ser considerades en el seu conjunt, o bé el cas contrari.

La tercera part de l'estudi mostra una **selecció de bones pràctiques** aplicades en l'àmbit de la mobilitat ocupacional. La selecció consta de 12 pràctiques de les quals 10 corresponen a experiències dutes a terme a Catalunya i a Espanya i 2 més realitzades a altres països.