



ELS PLANS DE
DESPLAÇAMENTS D'EMPRESA
(PDE), UNA EINA EFICAÇ PER
PREVENIR ELS ACCIDENTS
IN ITÍNERE DE TRÀNSIT



Coordina:

CCOO de Catalunya

Elaborat per:

Albert Vilallonga Ortiz (FIMayo-ISTAS)
Iker Echarte Sunsundegui (FIMayo-ISTAS),

Traducció:

Estíbaliz Medel Palomares (FIMayo-ISTAS)
i Servei Lingüístic de CCOO de Catalunya.

Maqueta:

Pilixip

Edita:

CCOO de Catalunya

Edició:

Desembre 2023

Aquest projecte s'emmarca dins de les accions realitzades per CCOO de Catalunya per al desenvolupament dels objectius acordats en l'Estratègia Catalana de Seguretat i Salut Laboral 2021-2026, en concret permetrà impulsar l'OE 1. Fomentar la qualitat de la prevenció de riscos laborals, per incidir en l'OE 2. Reduir la sinistralitat laboral.

Amb el suport de:



a la feina **cap risc**



1. Introducció.....	4
2. Evolució recent i estat de la qüestió dels accidents <i>in itinere</i> de trànsit.....	5
2.1. Percentatge d'accidents <i>in itinere</i> sobre accidents laborals.....	6
2.2. Els accidents totals.....	7
2.3. La gravetat	9
2.4. El gènere.....	11
2.5. La edat.....	14
2.6. El tipus de contracte	16
2.7. El sector.....	17
2.8. Els dies de la setmana i els mesos	19
2.9. Els vehicles.....	20
3. Caracterització de la prevenció dels accidents <i>in itinere</i> de trànsit	22
3.1. Normativa i polítiques de prevenció	22
3.2. Què s'està fent?	26
4. Els plans de desplaçament d'empresa	33
4.1. Què son els Plans de desplaçaments d'empresa?	33
4.2. Normativa dels Plans de desplaçaments d'empresa.....	35
4.3. Metodologia del Pla de desplaçaments d'empresa	43
4.4. Instruments de suport a l'elaboració i execució dels Plans de desplaçaments d'empresa	56
5. Estudi de casos d'elaboració de plans de desplaçament d'empresa (PDE) per prevenir els accidents <i>in itinere</i> de trànsit.....	61
5.1. Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya.....	61
5.2. Ajuntament de Rubí.....	68
5.3. Transports Metropolitans de Barcelona.....	77
5.4. SILGAN	85
6. Propostes per prevenir els accidents <i>in itinere</i> de trànsit mitjançant els plans de desplaçament d'empresa.....	90

1. Introducció

El nombre d'accidents *in itinere* de trànsit ha crescut ininterrompudament des del 2012 fins al 2019. El 2020, a causa de la paralització de l'economia conseqüència de la Covid-19, els accidents van baixar abruptament. Tot i això, **en els últims anys, amb la tornada a la normalitat, els accidents han continuat augmentant**, acostant-se a les dades prèvies, malgrat que s'hagin donat alguns canvis en el mercat laboral, com l'augment del teletreball. Una altra dada significativa és que **com més greus són els accidents laborals amb baixa, més presència tenen els accidents *in itinere* en elles**. És a dir, si els accidents *in itinere* de trànsit representen el 10% dels accidents laborals, els greus són el 22%, i els mortals el 26%, és a dir, aproximadament un de cada 4 casos (Observatori del Treball i Model Productiu, 2022).

Aquestes dades demostren que **els esforços realitzats per reduir i erradicar aquest tipus d'accidents no són suficients**, i que per reduir la sinistralitat laboral cal aturar els accidents *in itinere*. Si bé les mesures de prevenció dels accidents *in itinere* no s'apliquen a totes les empreses o entitats, on sí que s'apliquen, en la majoria dels casos, les accions es limiten a les informatives a través de cartells, fulletons, manuals i les formatives mitjançant cursets.

Els plans de desplaçaments d'empresa (PDE endavant) poden ser una eina útil per a més de promoure un model de transport més sostenible, que sigui més segur, permetent planificar i actuar per reduir els accidents *in itinere*. De fet, l'ATM, l'administració competent d'aprovar els PDE a Catalunya, a l'hora de definir els objectius dels PDE parla de "garantir millors condicions als empleats per accedir a l'empresa i reduir els accidents quan es desplacen", cosa que es correspon amb la nostra convicció que **els plans de mobilitat són un instrument eficaç per aturar els accidents *in itinere***. En aquesta direcció, el 2022, vam redactar l'informe "Prevenció efectiva dels accidents *in itinere* de trànsit amb el foment del transport col·lectiu i l'acció sindical", es va tractar la importància d'impulsar els PDE i el transport col·lectiu (transport públic o empresa), com a mesures efectives per prevenir els accidents *in itinere* de trànsit. En aquest informe, partint d'aquesta premissa, però anant més enllà, es tracta de concretar què ha d'incloure un pla de mobilitat perquè sigui eficaç per reduir l'accidentalitat.

En els diferents apartats d'aquest informe, s'analitzen les dades de l'accidentalitat *in itinere*, tant a Catalunya com a Espanya. Es fa un repàs de la normativa estatal i autonòmica. Es recull la visió de tècnics especialitzats, com els del Servei Català de Trànsit i de l'Institut Català de Seguretat i Salut Laboral. Així mateix, es defineixen els continguts necessaris per a un PDE. Es dur a terme una revisió i anàlisi de quatre PDE diferents aprovats els darrers anys per l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM); el de la Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya (UVic), l'Ajuntament de Rubí, el del Transport Metropolitans de Barcelona (TMB) i el de Silgan. Analitzar com es tracta el tema dels accidents *in itinere*, examinar les mesures d'actuació incloses en el pla d'acció del PDE, i valorar-ne el nivell d'implantació i els resultats quan sigui possible. Per a aquesta anàlisi s'ha comptat amb la col·laboració de diferents delegats sindicals d'aquestes empreses, fet que aporta un nivell més alt de coneixement de la realitat de cada empresa.

Finalment, es proposen propostes d'actuació vinculades a la prevenció dels accidents *in itinere* de trànsit mitjançant l'impuls dels plans de desplaçaments d'empreses.

2. Evolució recent i estat de la qüestió dels accidents *in itinere* de trànsit

A continuació, es farà un seguiment de les dades estadístiques sobre els accidents de trànsit laborals (ATL en endavant) *in itinere* a Catalunya.

L'estadística catalana no contempla alguns dels aspectes que, sí que ho fa l'estatal, aspectes que creiem que són significatius i necessaris per analitzar aquests accidents. Tot i sabent que no es pot traslladar automàticament el que succeeix a escala estatal a escala catalana, sí que creiem que és útil fer-ho per interpretar millor els ALT *in itinere*, una vegada veiem que amb les dades amb què si comptem per a ambdós casos aquests es comporten de manera similar.

Les fonts d'informació seran les següents: per una banda a través de l'Observatori del Treball i Model Productiu¹, hem accedit a les dades estadístiques sobre els accidents *in itinere* de trànsit de Catalunya des de 1982 fins 2018 i des de 2019 a l'actualitat. D'altra banda, comptem amb els informes d'accidents laborals de trànsit realitzats per l'Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), que existeixen des de l'any 2007. Aquestes dades de l'INSST aporten un detall més gran a la temàtica, ja que permeten analitzar els accidents *in itinere* per variables com (edat, sector, dia de la setmana, mes i tipus d'agent o vehicle implicat) i veure'n la incidència real mitjançant l'índex (quants accidents per cada 100.000 treballadors).

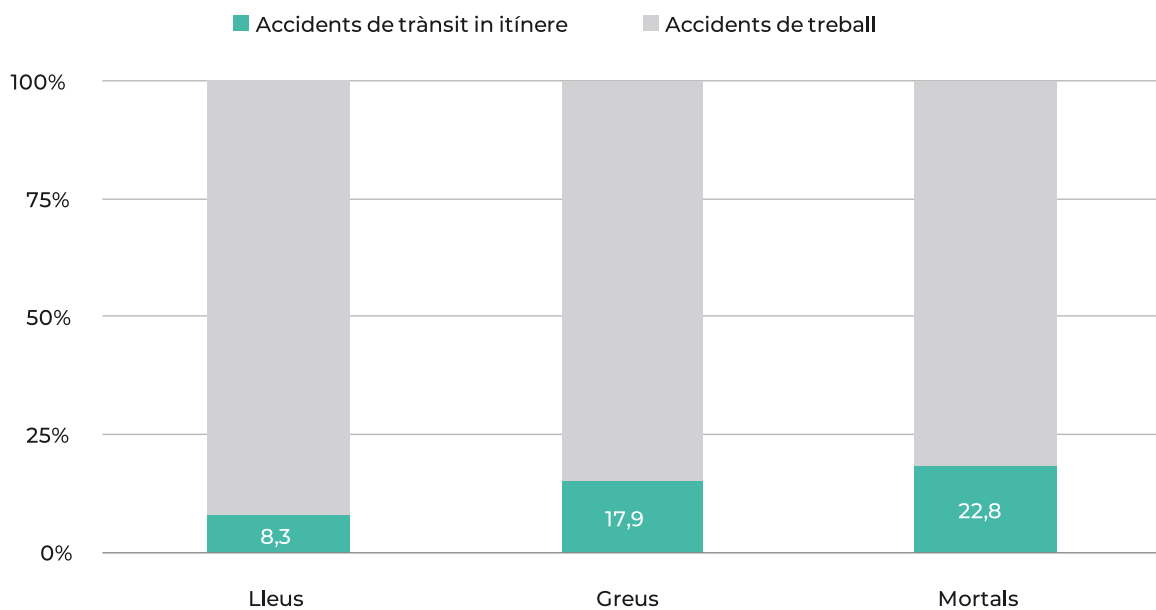
Passem a analitzar la realitat en números segons diferents variables.

.....
1 [Consultes interactives de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu.](#)

2.1. Percentatge d'accidents in itinere sobre accidents laborals

Primer de tot, és important donar context a les dades obtingudes, comparant-les amb els accidents laborals (qualsevol tipus d'accident que justifiqui una baixa). Tal com es pot observar al gràfic següent, com més greu es considera l'accident laboral més presència tenen els accidents de trànsit *in itinere*. Pel que fa als accidents laborals que acaben en mort, per exemple, en gairebé un de cada cinc casos es dona a causa dels accidents de trànsit *in itinere*, cosa que demostra les dimensions d'aquest problema, i reforça la idea de prendre's seriosament la reducció d'accidentalitat *in itinere* per a l'eliminació dels accidents, i en el pitjor dels casos, morts, al món laboral.

Accidents de trànsit *in itinere* sobre el total d'accidents de treball amb baixa a Catalunya (2022) (%)



Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

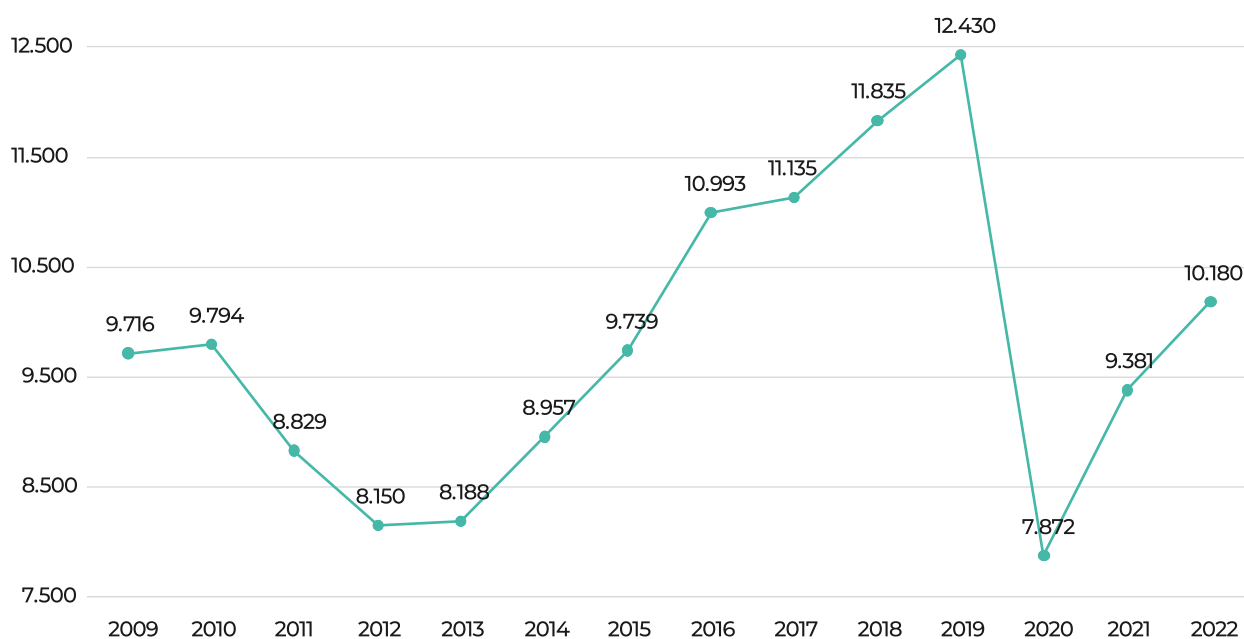
2.2. Els accidents totals

Ara passarem a fer una ullada al nombre d'accidents de trànsit laborals *in itinere*. Tant a Catalunya com a Espanya, s'entreveu una evolució significativa i força similar, cosa que demostra l'existència de patrons comuns que ens permet utilitzar la informació obtinguda a nivell espanyol per poder entendre la sinistralitat *in itinere* a escala catalana.

D'una banda, durant els anys posteriors a la crisi 2009-2013 s'observa una caiguda rellevant en els accidents, a causa de la reducció de trajectes per motius laborals conseqüència de l'augment de l'atur. Tot i això, a partir del 2013 es dona un augment considerable en els accidents, en el cas de Catalunya l'any 2019 s'arriba a la xifra més alta de la sèrie amb un total de 12.430 accidents. L'any següent, a causa de la paralització de l'economia forçada pel Covid-19, els trajectes d'anada o tornada de la feina es van veure notablement reduïts, fet que va repercutir en la sobtada caiguda dels accidents *in itinere*, baixant fins als 7.872 a Catalunya. És vistós que malgrat aquesta situació tan extrema, aquestes dades no s'allunyin gaire de les obtingudes el 2013. **El 2021, els accidents *in itinere* es tornen a recuperar i continuen en augment, i si segueix en aquesta tendència aquest any es tornaran a superar les xifres del 2022.**

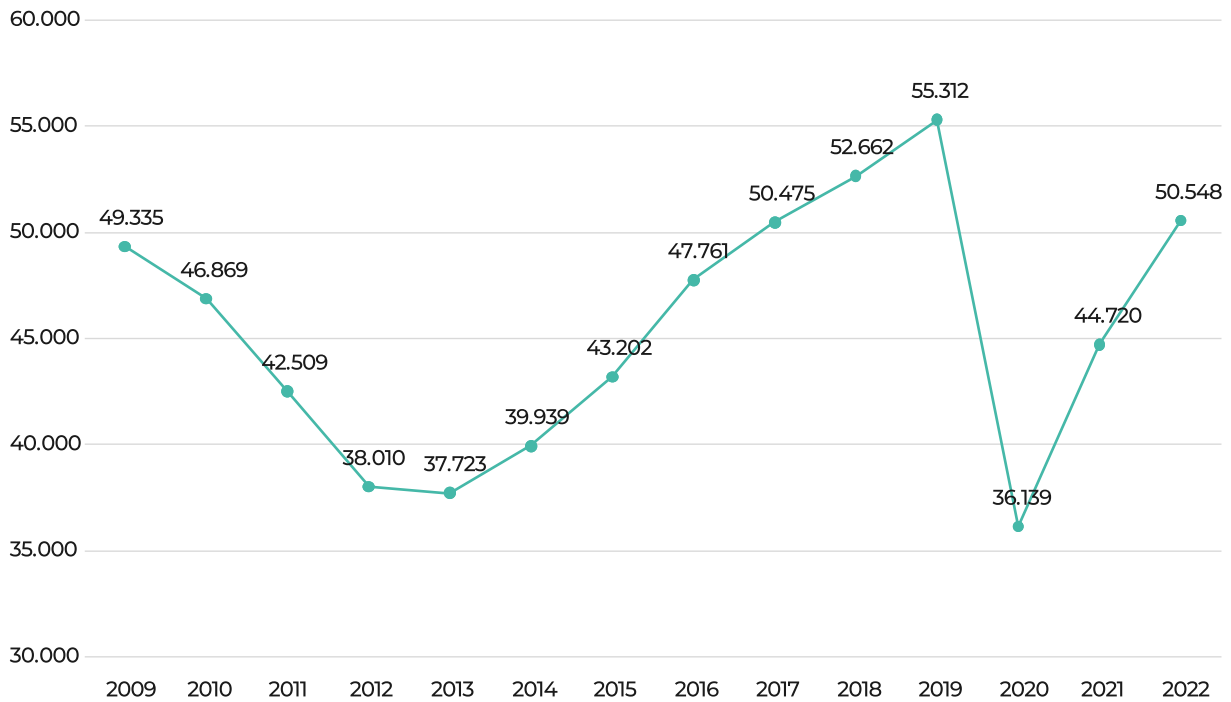
En el cas de les dades a nivell català, no tenim l'oportunitat de veure els índexs d'incidència, per la qual cosa llençarem les dades a nivell espanyol, preveient que aquestes dades seran semblants. En general, la tendència entre el 2009 i el 2018 era que augmentés lleument, passant de 261,2 a 336,8, tot i que el 2012 es va reduir una mica. El 2019, però sobretot el 2020, però, baixa força punts, en part es pot deure que la reducció del trànsit repercuteixi en una conducció més segura. **Tot i així, el Covid no ha suposat cap punt d'inflexió, ja que la tendència dels darrers dos anys és que aquest índex segueixi en augment**, tot i que no s'han assolit xifres pre-Covid.

Accidents de trànsit *in itinere* a Catalunya (2009-2022)

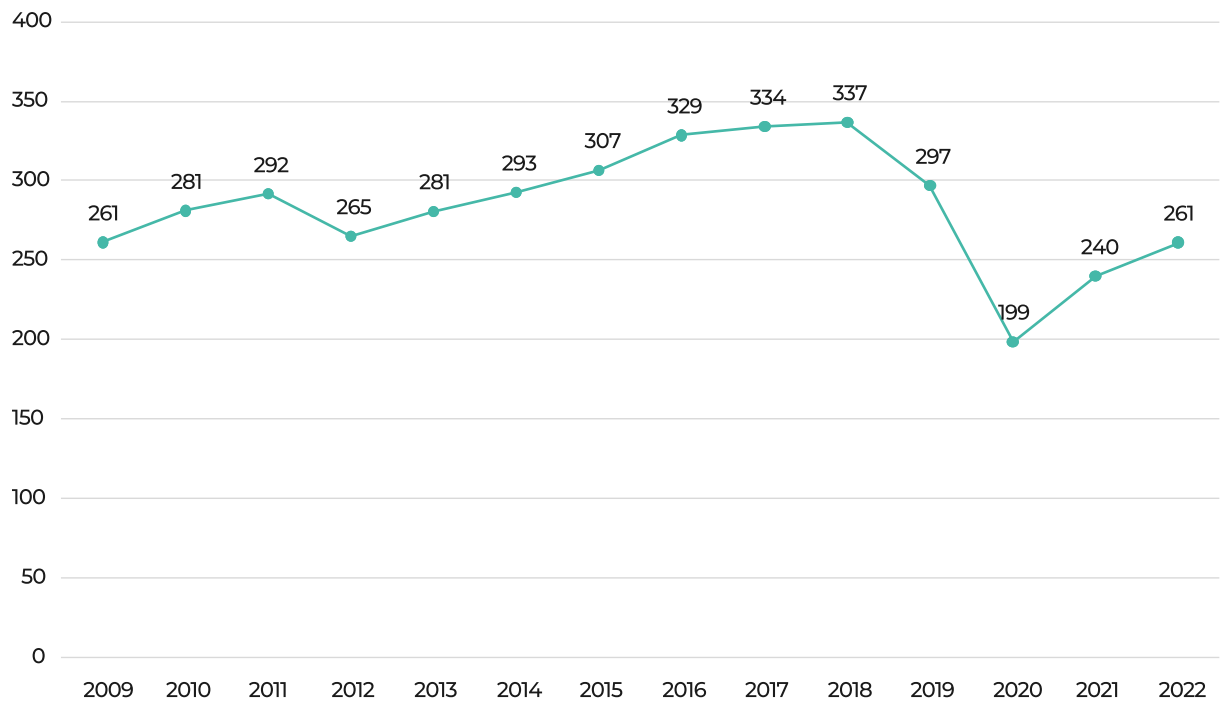


Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

Accidents de trànsit in itinere a Espanya (2009-2022)



Índex d'incidència d'accidents de trànsit in itinere a Espanya (2009-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (des del 2009 fins al 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.3. La gravetat

Pel que fa a l'anàlisi dels accidents per gravetat, **a Catalunya més del 96% dels accidents són lleus**, percentatge que s'ha mantingut en una tendència de creixement. Des de començament de l'any 2023, per exemple, el 98,36% dels accidents han estat catalogats com a lleus. Això és perquè els accidents greus i mortals tant a nivell percentual com en totals s'han anat reduint. De fet, va ser l'any 2009 quan hi va haver més morts. Tot i això, en els últims 3 anys aquesta tendència ha canviat lleugerament, ja que les morts i els accidents greus van en augment.

En el cas d'Espanya, entre el 2011 i el 2017, el percentatge dels accidents greus i mortals han tendit a ser inferiors que a Catalunya. A partir del 2018, però, aquests percentatges s'han mantingut per sobre del dels catalans.

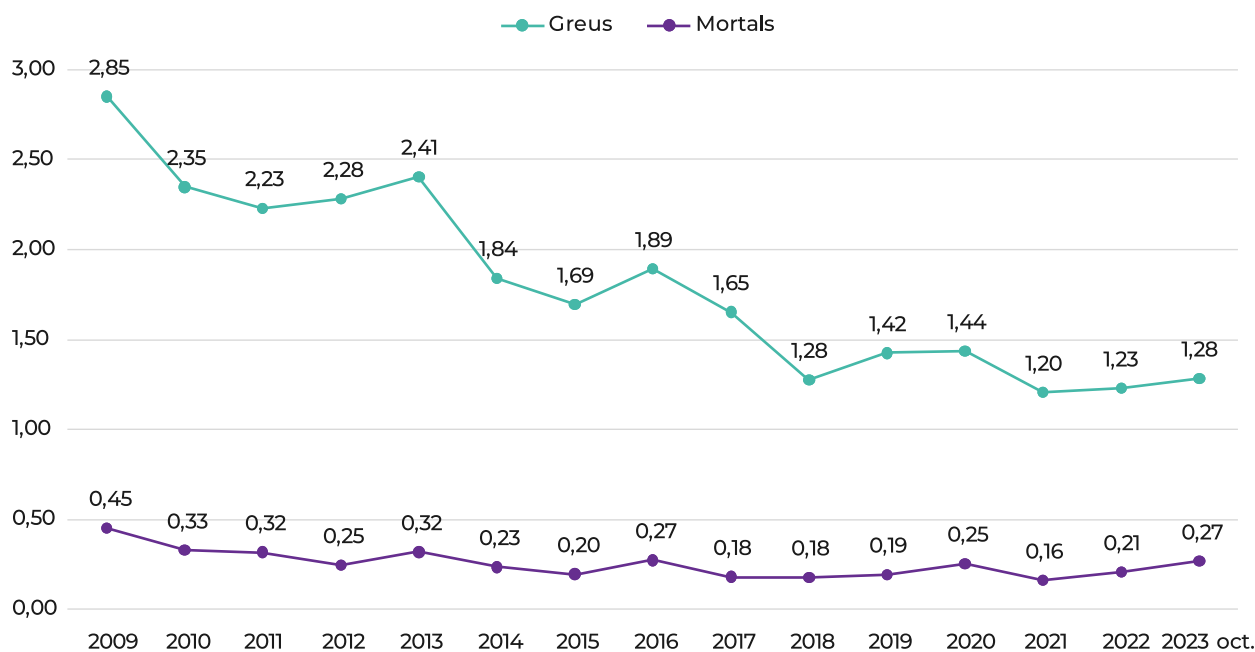
Accidents in itinere de trànsit per gravetat a Catalunya 2009-2023 Octubre

Gravetat	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Lleus	9.395	9.532	8.604	7.944	7.965	8.771	9.555	10.755	10.931	11.663	12.229	7.739	9.253	10.034	8.515
Greus	277	230	197	186	197	165	165	208	184	151	177	113	113	125	111
Mortals	44	32	28	20	26	21	19	30	20	21	24	20	15	21	23
Total	9.716	9.794	8.829	8.150	8.188	8.957	9.739	10.993	11.135	11.835	12.430	7.872	9.381	10.180	8.649

* Dades acumulades fins octubre de 2023

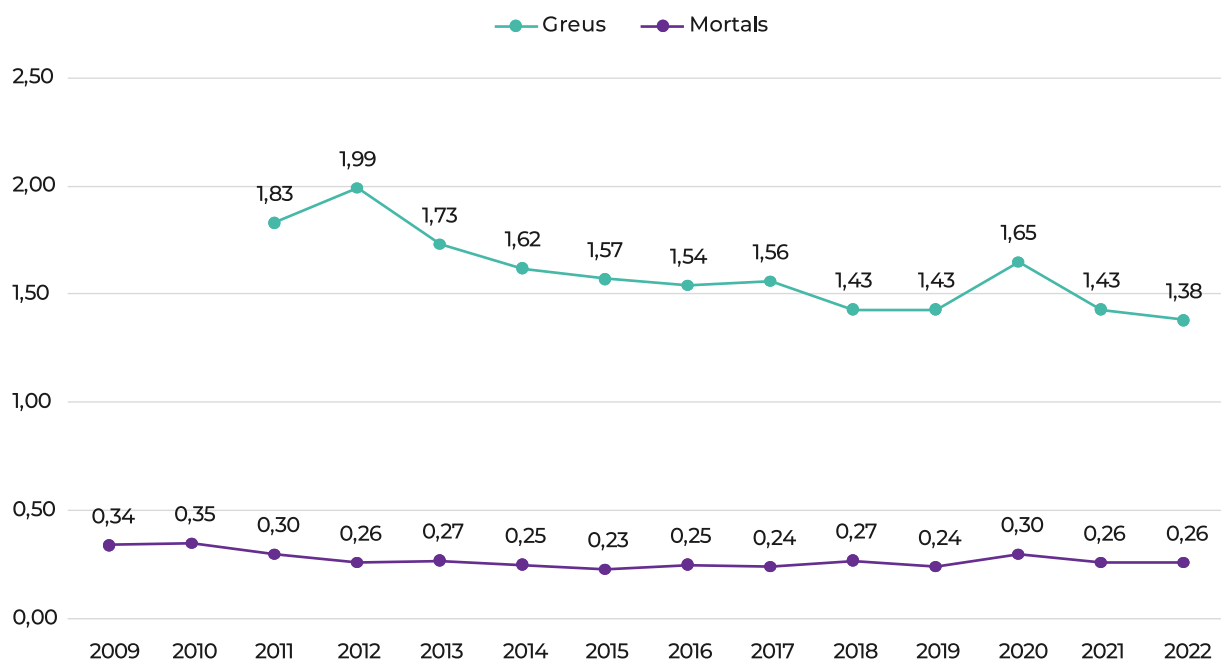
Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

Accidents de trànsit in itinere greus i mortals a Catalunya (2009-2022)



Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

Accidents de trànsit in itinere greus i mortals a Espanya (2009-2022)



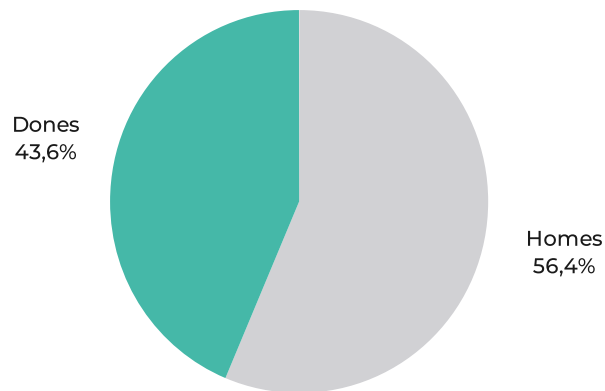
Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (des del 2009 fins al 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.4. El gènere

El gènere és una variable important que cal tenir en compte, ja que les dinàmiques de mobilitat (mobilitat més poligonal que lineal) i laborals (els sectors laborals, horaris, tipus de contracte etc.) tendeixen a ser diferents. Això ho tractem a “La mobilitat quotidiana al treball, segura i sostenible. Propostes des de la perspectiva de gènere” de CCOO i ISTAS.

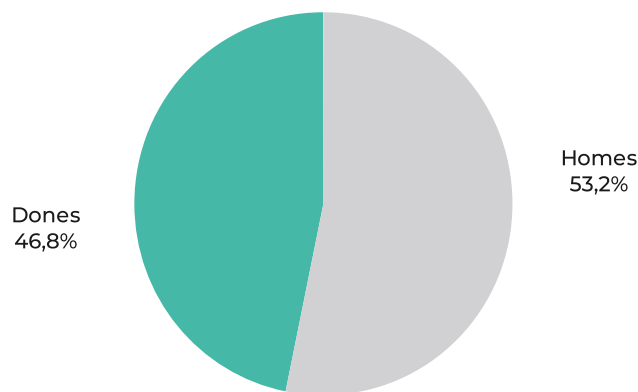
A Catalunya a l'any 2022 un 56,4% dels accidentats van ser homes mentre que a nivell espanyol era el 53%, una mica més de 3 punts inferior.

Accidents de trànsit in itinere per gènere a Catalunya (2022) (%)



Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

Accidents de trànsit in itinere per gènere a Espanya (2022) (%)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

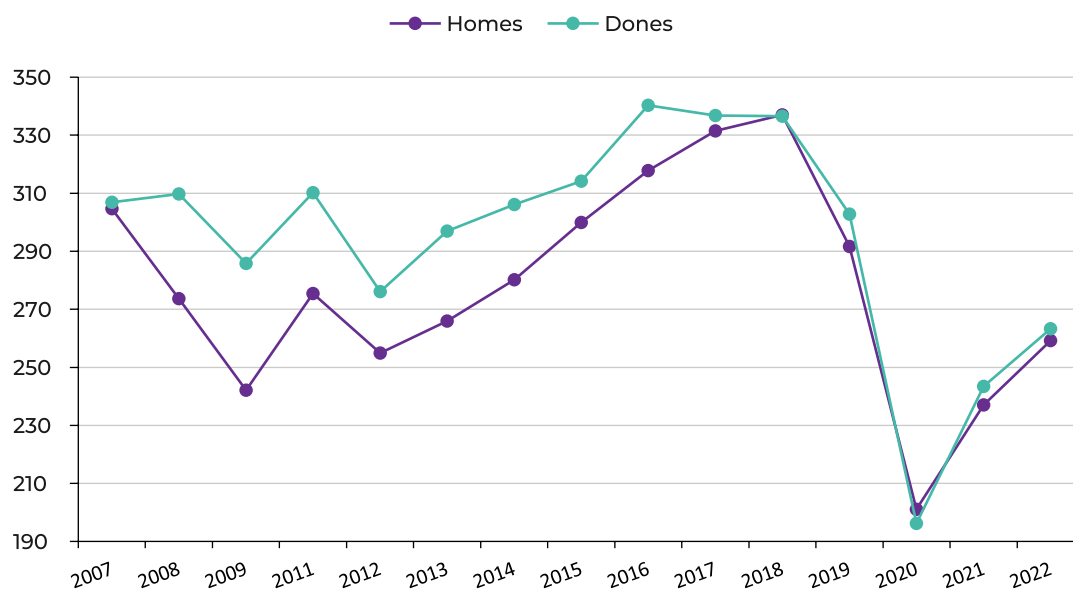
En el cas d'Espanya, entre el 2011 i el 2016 va ser quan més es van igualar les dades d'accidents totals, això es pot deure al fet que els sectors més masculinitzats (indústria, construcció...) van ser els que més van patir.

No obstant això, una vegada més, per poder veure la incidència real i l'evolució històrica, cal observar el gràfic d'índex d'incidència següent a Espanya entre el 2007 i el 2019. L'índex d'incidència el 2007 era igual en ambdós sexes (tot i que l'any 2007 els accidents totals dels homes estaven més de 10.000 per sobre), entre el 2008 i el 2017, però, l'índex femení es mantenia força per sobre, és a dir, les dones tenien més opcions de patir un accident que els homes.

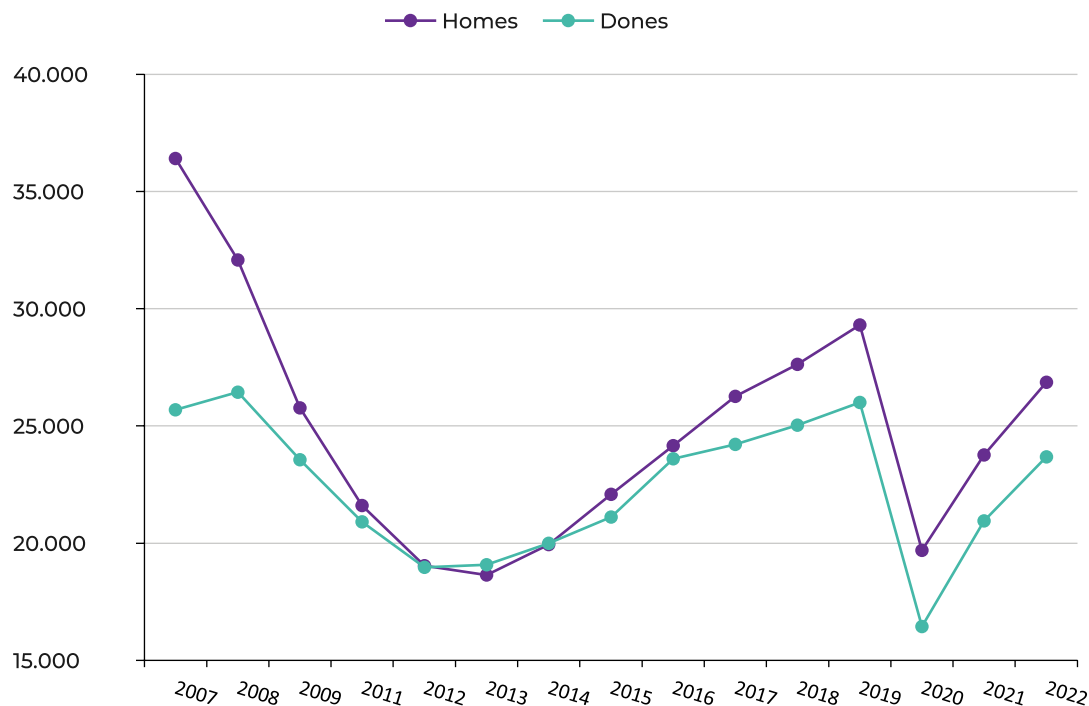
Aquesta diferència es pot deure entre altres causes al caràcter més precari de les ocupacions que ocupen les dones, al mateix temps que a més del treball productiu tendeixen a dedicar molt de temps al treball reproductiu, cosa que anomenem la doble jornada que fa que es generi més estrès i angoixa, factors que poden incidir en la capacitat de conducció. Alhora que s'ha donat una major penetració de les dones en el mercat laboral, això ha repercutit també en un increment de l'ús del cotxe. A més, el cotxe apareix moltes vegades com el mitjà de transport més eficaç per compatibilitzar el treball productiu i reproductiu, entre altres motius perquè davant la manca de temps el vehicle privat sol ser la manera més ràpida, i perquè les activitats quotidianes en certes zones disperses i de baixa densitat cada cop tendeixen a estar més lluny cadascuna de l'altra (el centres d'ensenyament o sanitaris, els supermercats o grans superfícies, etc.).

Tot i això, aquesta diferència s'ha anat estrenyent i igualant. El 2022 l'índex femení era tan sols 4,1 punts superior, tot i que el total d'accidents patits per homes sigui 3.188 més gran.

Índex d'incidència d'accidents de trànsit in itinere per gènere a Espanya (2007-2022)



Accidents de trànsit in itinere per gènere a Espanya (2007-2022)

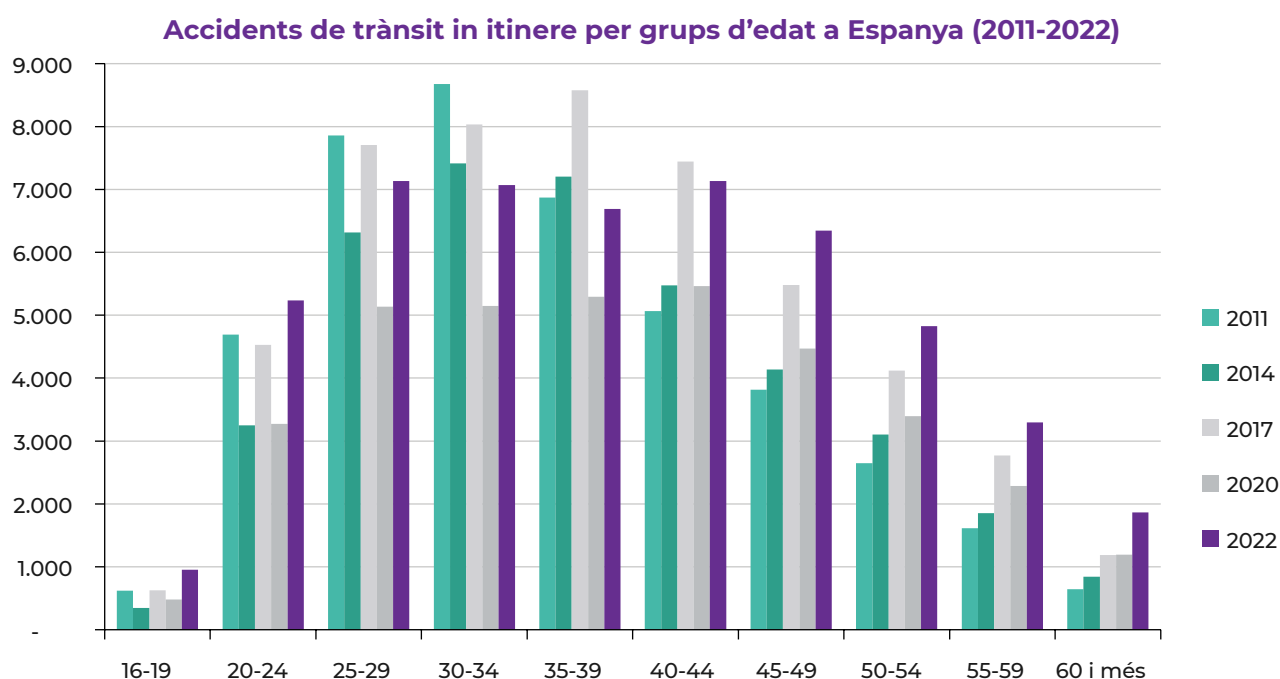


Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (des del 2007 fins al 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

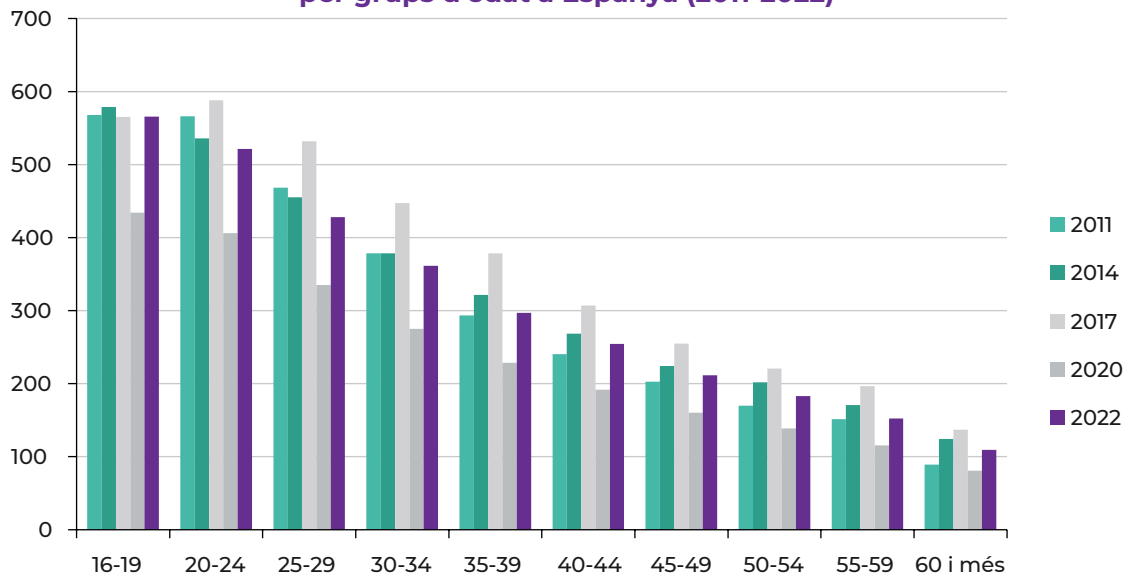
2.5. La edat

L'edat també és una altra variable molt rellevant que cal tenir en compte, però degut a la manca d'informació a escala catalana, ens cenyirem a les dades a nivell espanyol.

A cop d'ull s'observa que els grups d'edat on hi ha més accidents són 20-39. Es veu clarament com el 2014 i el 2020 per la crisi econòmica i sanitària el nombre d'accidents és molt inferior a gairebé tots els grups d'edat. Tot i això, atenent a l'índex d'incidència el dibuix canvia claríssimament, ja que es veu que a menys edat, més probabilitat de patir un accident, això es pot deure a diversos factors (tipus de vehicle, experiència en la conducció etc.) però sobretot a la precarietat laboral que es pateix més a la joventut. Finalment, si ens cenyim a l'índex d'accidents mortals, costa veure un patró clar, ja que la mortalitat es manté de manera força igualitària a tots els grups d'edat.

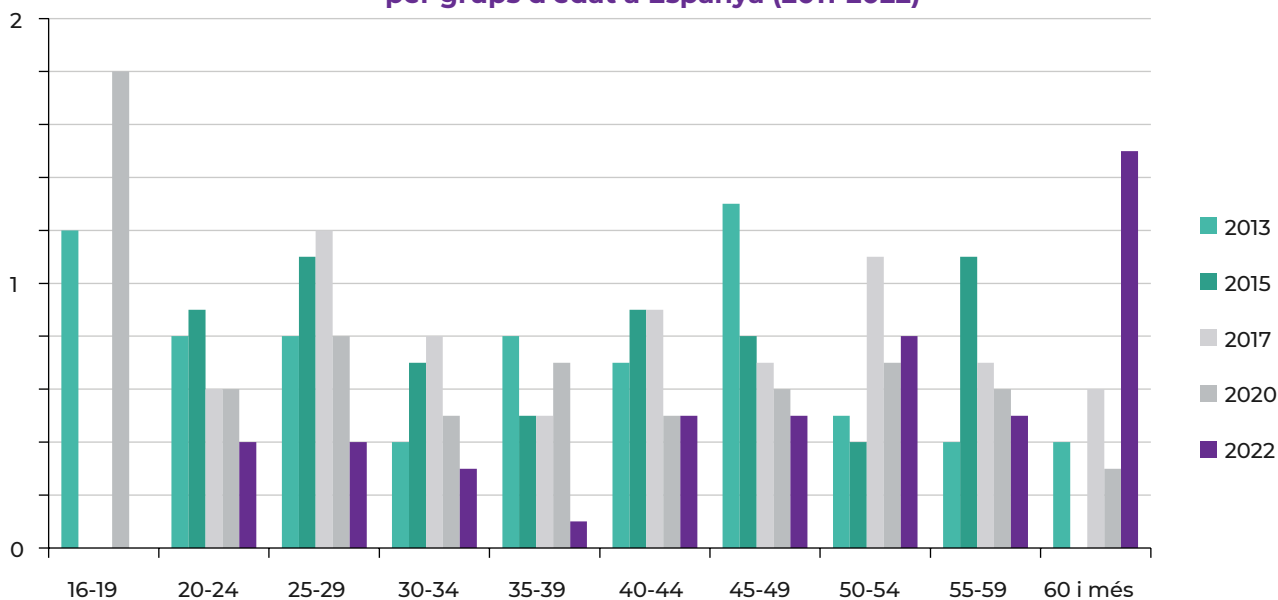


Índex d'incidència d'accidents de trànsit in itinere per grups d'edat a Espanya (2011-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2011, 2014, 2017, 2020 i 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

Índex d'incidència d'accidents de trànsit in itinere mortals per grups d'edat a Espanya (2011-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2013, 2015, 2017, 2020 i 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.6. El tipus de contracte

Al gràfic següent, s'observen els accidents de trànsit laborals *in itinere* del 2019 fins a l'octubre del 2023 segons el tipus de treballador i el tipus de contracte que tenen a nivell de Catalunya. Es veu que la presència dels treballadors assalariats indefinits tenen més presència, especialment després de la reforma laboral aprovada el març del 2022, a costa de la reducció dels contractes temporals. Cal veure si aquest descens dels contractes temporals té algun tipus d'influència en el descens d'accidents; encara que ja es pot avançar que quant als accidents totals, el període de març 2022 – març 2023 ha estat més accidentat que el període març 2021 – març 2022, òbviament, cal tenir en compte el fet que d'un període a un altre el nombre de treballadors en actiu ha augmentat. En el cas dels treballadors per compte propi, el percentatge s'ha mantingut entre el 2,55-3,33%.

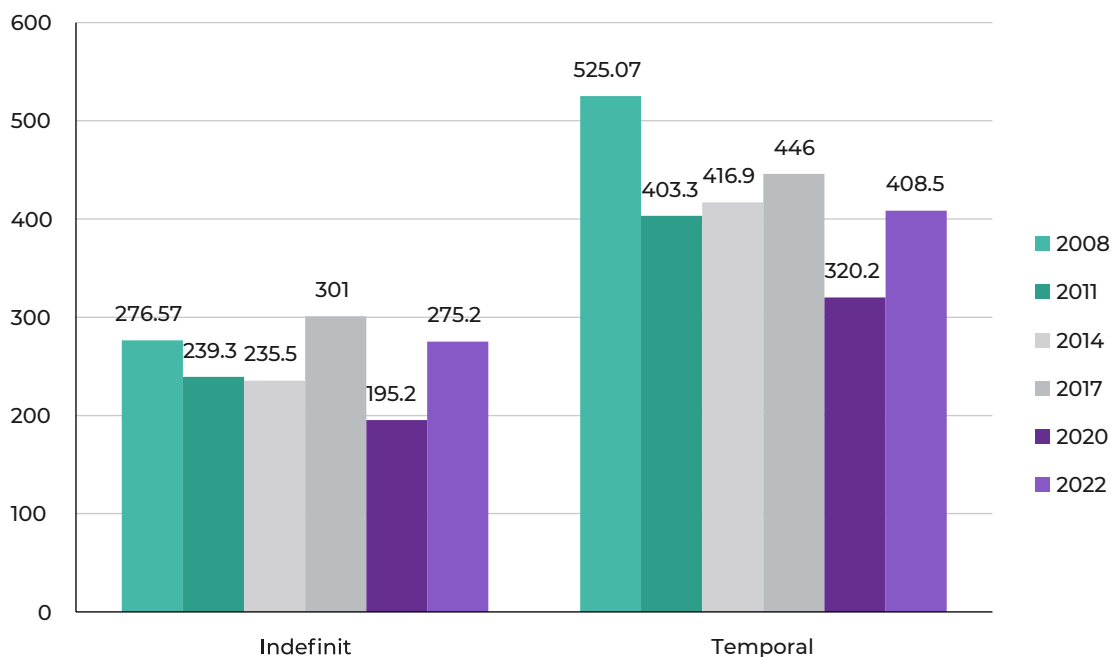
Si mirem les dades de l'índex d'incidència a nivell espanyol, es confirma que **els treballadors temporals tenen més probabilitat de patir un accident que els indefinits**. L'any 2022, per exemple, aquesta xifra era 130 punts superior.

Accidents de trànsit in itinere segons tipus de treballador a Catalunya (2019-2023 oct.) (%)



Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu.

Índex d'incidència d'accidents de trànsit in itinere segons tipus de treballador a Espanya (2008-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2008, 2011, 2014, 2017, 2020 i 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

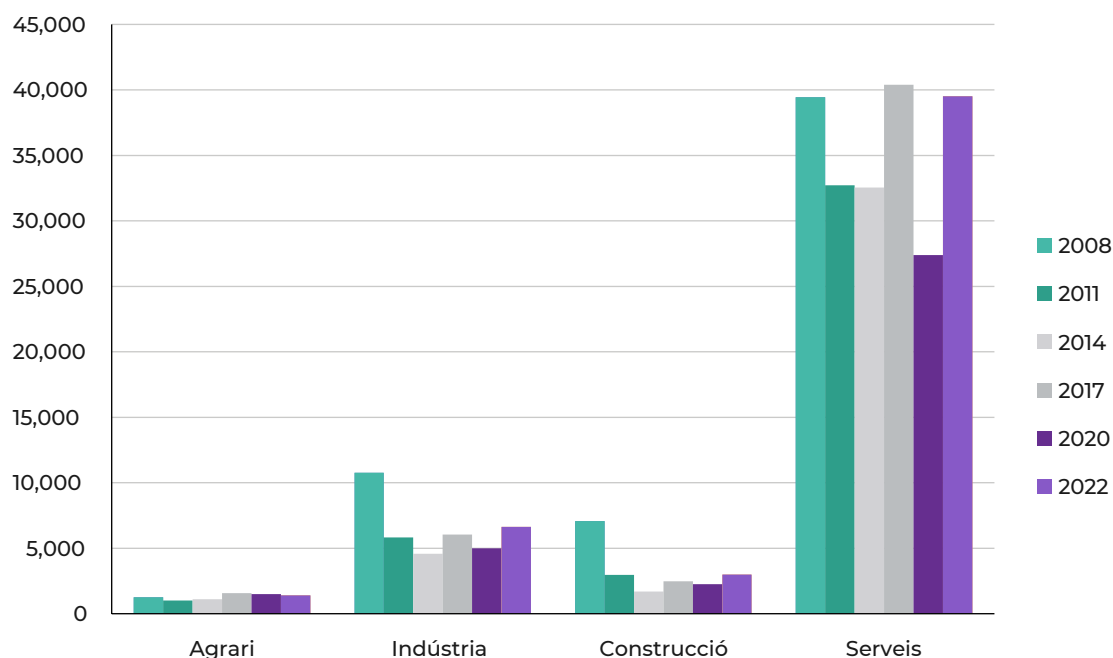
2.7. El sector

L'anàlisi de les dades segons el sector econòmic torna a ser una altra variable interessant, ja que **els accidents al sector terciari són molt més nombrosos que en els altres**. Tanmateix, al gràfic de l'índex es pot observar que la diferència en la incidència no és tan pronunciada.

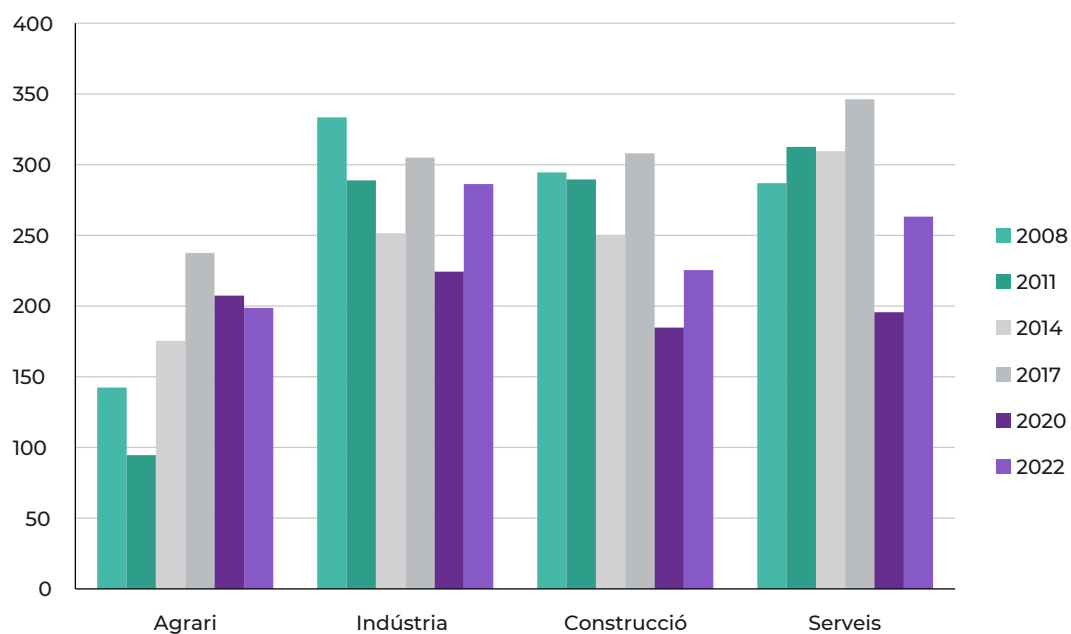
No obstant això, en els anys posteriors al Covid, del 2020 al 2022, podem observar que la indústria passa a tenir l'índex d'incidència més gran, a diferència del que havia passat fins aleshores que era el sector terciari qui ocupava el primer lloc. Mancant una explicació clara, es podria especular que es deu a una tendència d'augment de la concentració dels centres de treball a l'interior de les urbs. En aquests entorns, hi ha una major oferta alternativa al vehicle privat i més obstacles per a aquests, al contrari del que passa amb la indústria que es localitza principalment a les perifèries urbanes, on el vehicle privat és moltes vegades l'única opció. Un altre factor destacable podria ser l'avenç del teletreball a partir de la pandèmia, amb una possible major penetració al sector serveis a causa de les seves pròpies característiques.

En el cas del sector agrari, s'observa que és el sector que menys incidència d'accidents té, en part lògic, a causa de la menor necessitat de mobilitat, ja que en entorns rurals hi ha menys trànsit.

Accidents laborals de trànsit in itinere per sectors a Espanya (2008-2022)



Índex d'incidència d'accidents laborals de trànsit in itinere per sectors a Espanya (2008-2022)

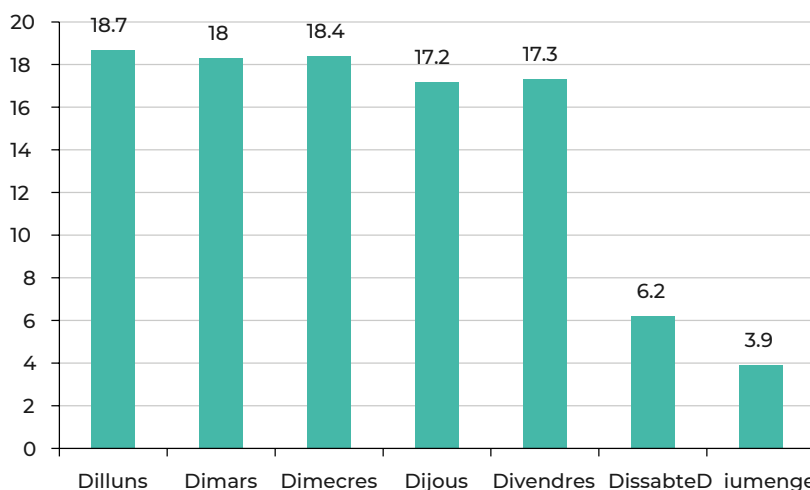


Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2008, 2011, 2014, 2017, 2020 y 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST).

2.8. Els dies de la setmana i els mesos

Una altra dimensió que cal tenir en compte és la temporalitat, tant per dies de la setmana, com per mesos. Si ens fixem en el primer cas, s'observa que **els dilluns tendeixen a ser els dies més accidentats**, i els dijous els que menys entre setmana, el cap de setmana cau vertiginosament, encara que com és lògic les dades de dissabte són superiors a les del diumenge.

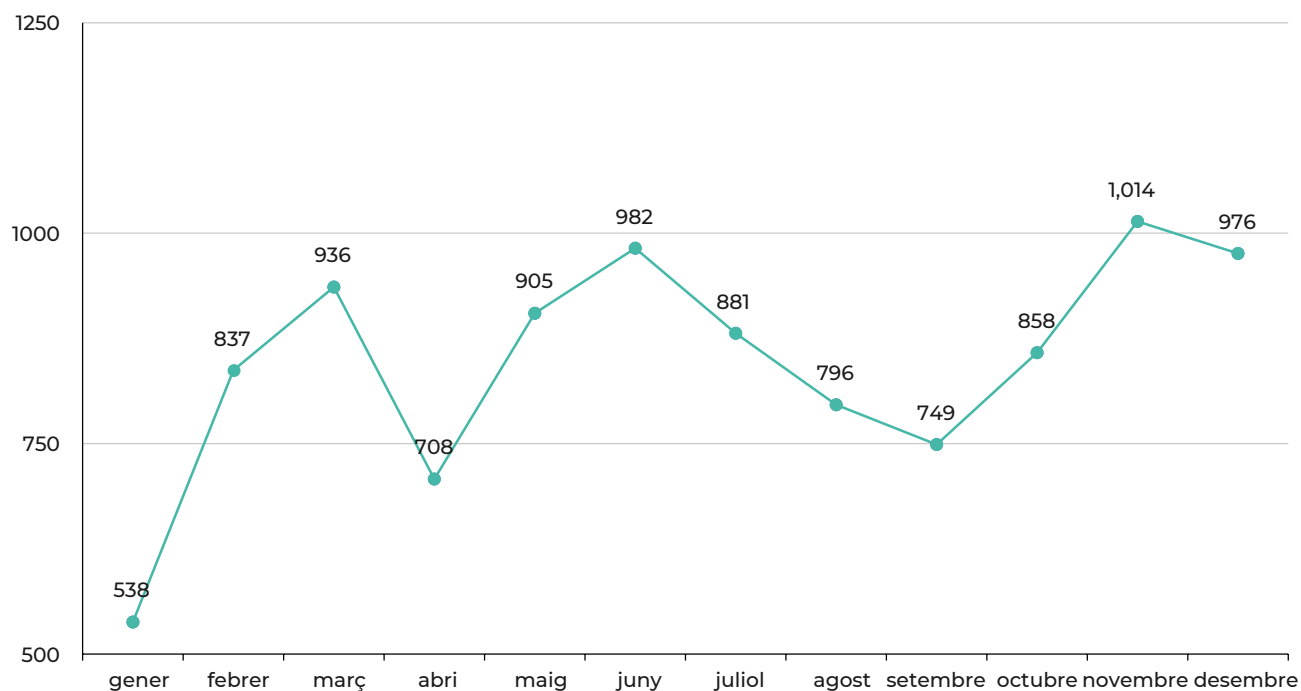
Accidents de trànsit in itinere per dies de la setmana a Espanya (2022) (%)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

Pel que fa a l'anàlisi dels accidents *in itinere* a nivell català, **hi ha tres moments l'any 2022 que despunten per la seva alta accidentalitat: març, mesos de maig i juny i, finalment, novembre i desembre**. En aquests dos últims mesos és comú que tinguin una major accidentalitat, en part a causa de les pitjors condicions climatològiques, però també que són mesos de gran activitat econòmica, especialment al sector de serveis on es treballen més dies; moltes superfícies comercials i petits i mitjans comerços obren festius. Per contra, el gener destaca per ser el mes amb menys accidents, una de les raons pot ser pel fet que el primer trimestre tendeix a ser el trimestre amb menys població ocupada i, per tant, també els desplaçaments se'n ressenten. Els mesos en què es concentren els períodes de vacances amb el que es produeixen menys desplaçaments a la feina són en què hi ha menys accidentalitat, començant per abril on va coincidir Setmana Santa el 2022 i a l'estiu setembre i agost. Tot i que això és matisable perquè, justament el turisme té un pes molt significatiu en la nostra activitat econòmica i, per això, es produeixen desplaçaments relacionats amb aquest sector.

Accidents de trànsit in itinere per mes a Catalunya (2022)

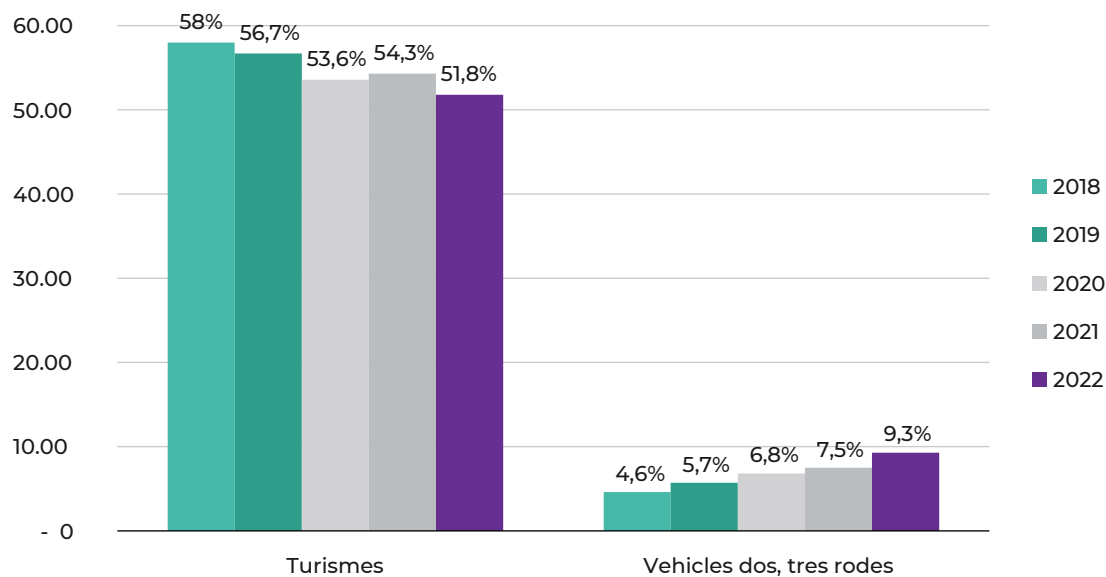


Font: Consulta interactiva de sinistralitat laboral. Observatori del Treball i Model Productiu

2.9. Els vehicles

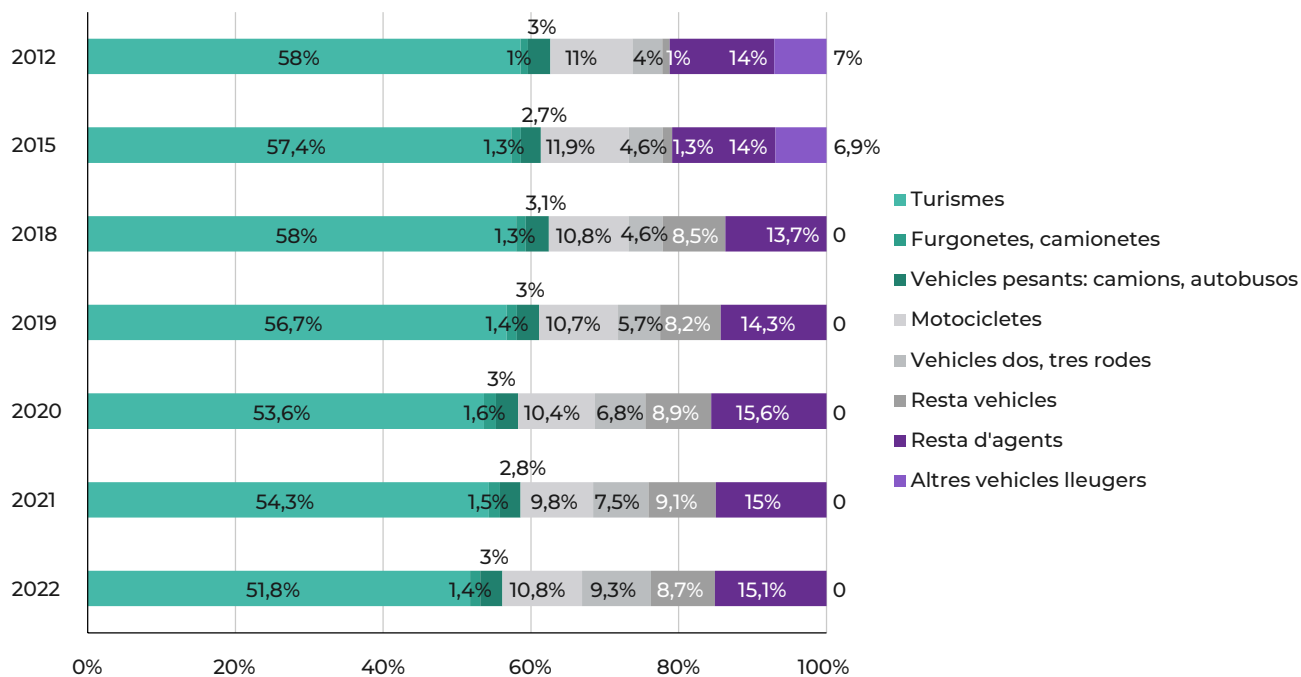
Una de les aportacions més interessants dels informes d'accidents laborals de trànsit de l'INSST és l'apartat dels agents materials implicats als ALT *in itinere*, del qual podem extreure quins són els principals vehicles implicats en accidents. **En els darrers anys ha agafat velocitat el descens dels ALT in itinere en què hi ha turismes involucrats, passant d'un 58% a un 51,8%**, malgrat que encara és un percentatge molt alt. Les motocicletes també han anat baixant, encara que més lleugerament, i malgrat que el 2022 sí que hi ha un creixement d'un punt. Per contra, hi ha una classificació de vehicles que no para de créixer, la de vehicles de dues o tres rodes. Passant d'un tímid 4% el 2012 a un 9,3% el 2022, duplicant el percentatge així en tan sols 10 anys. La tendència apunta que al costat de l'auge de la mobilitat amb bicicleta o patinets, aquests accidents aniran en augment. És per això que juntament amb una aposta per aquests modes de mobilitat, s'hauria d'apostar per una regulació que permeti que continuï sent un mode de transport segur, igual que més sostenible, sa i econòmic.

Agents materials implicats als ALT in itinere a Espanya (2012-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (des del 2018 fins al 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

Agents materials implicats als ALT in itinere a Espanya (2012-2022)



Font: Informe de accidentes laborales de tráfico (2012, 2015, 2018, 2019, 2020, 2021 i 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

3. Caracterització de la prevenció dels accidents in itinere de trànsit

3.1. Normativa i polítiques de prevenció

A nivell estatal, la llei vigent pel que fa a la **Prevenció de Riscos Laborals** és la 31/1995, que constitueix l'eix fonamental per al disseny de qualsevol política en aquest sentit. Aquesta llei té com a principis fonamentals: "la prevenció dels riscos professionals, l'eliminació o la disminució dels riscos derivats del treball i la informació, la consulta, la participació i la formació dels treballadors en matèria preventiva"². Tot i això, no es fa esment als accidents *in itinere*. La llei que defineix els accidents *in itinere* com a accidents laborals és la **Llei General de la Seguretat Social** (8/2015, tot i que a la llei de 1974 ja es recollia). A l'article 156 d'aquesta llei, s'afirma que entre les situacions que seran considerades com a accidents de treball es troben "les que pateixi el treballador en anar o tornar del lloc de treball"³.

En les darreres dècades, a causa de les dades d'accidentalitat *in itinere*, vistes prèviament, les administracions (amb la col·laboració i la pressió dels sindicats) han aprovat diferents normatives amb l'objectiu de resoldre aquest problema.

L'any 2010, es va publicar al BOE el **Reial Decret (RD en endavant) 404/2010 RD** que va introduir per primera vegada la idea de fer plans de mobilitat a les empreses com a manera de reduir la sinistralitat laboral. El RD proposava regular l'establiment d'un sistema de reducció de cotitzacions per contingències professionals a les empreses que haguessin contribuït a disminuir i prevenir la sinistralitat laboral. A més dels requisits obligatoris perquè s'apliqués aquesta reducció, les empreses havien d'acreditar complir-ne mínim dues d'una sèrie d'accions, entre les quals hi havia "l'existència de plans de mobilitat vial a l'empresa com a mesura per prevenir els accidents de treball en missió i els accidents *in itinere*".

Un any després de la promulgació del RD, el 2011, el ministre d'Interior i el ministre de Treball i Immigració van signar un acord de col·laboració per prevenir els accidents de trànsit, tant els *in itinere* com els en missió, amb la presència de representants de la CEOE, CEPYME, CCOO, UGT i els responsables de prevenció de riscos laborals de les comunitats autònomes. L'acord subratllava que, a més dels requisits necessaris que preveia el RD, calia que les empreses interessades acreditessin una sèrie d'accions, entre les quals s'inclouen la posada en marxa d'un Pla de mobilitat i seguretat viària a l'empresa, pla que devia comptar com a mínim, amb els punts següents ⁴:

- El compromís de l'empresa de reduir la sinistralitat laboral viària i el deure de subscriure la Carta Europea de Seguretat Viària. Per fer-ho, l'empresa haurà de reconèixer la importància

2 [Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.](#)

3 [Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.](#)

4 [Las empresas que realicen planes de movilidad y seguridad vial podrán reducir las cotizaciones a la Seguridad Social \(2011\).](#)

de l'accidentalitat vial laboral i la voluntat de minimitzar-la mitjançant el desenvolupament d'un pla d'actuació.

- La necessitat que un departament de l'empresa sigui el responsable del desenvolupament del pla, així com els procediments de participació dels treballadors.
- La recopilació d'informació sobre la mobilitat dels treballadors, així com una compilació d'estadístiques i investigació dels accidents patits.
- Una avaluació de riscos, tant de l'organització i la gestió dels desplaçaments, com del factor humà (alcohol, ús del mòbil, navegador, fatiga, ús del casc...), el vehicle, la infraestructura i fins i tot els riscos ambientals.
- Posada en marxa de mesures concretes de prevenció, entre les quals destaca la formació dels treballadors.
- L'avaluació i seguiment del Pla.

Aquest acord, que era més ambiciós que el RD 404/2010, no es va poder desenvolupar a causa del canvi de govern. Tornant al **RD 404/2010**, un dels punts febles era que, si bé, per beneficiar-se de la reducció de les cotitzacions, l'empresa no havia de sobrepassar els límits que s'establien respecte dels índexs de sinistralitat general i sinistralitat extrema d'aquest còmput s'excloïen els accidents *in itinere*. Un altre punt feble era que, encara que al principi se li donava protagonisme als delegats de prevenció, i tenien el dret a estar informats de les xifres i les característiques de la sinistralitat, a més tenien potestat d'aprovar o rebutjar la demanda de bonificació en un posterior decret se'l relegava a ser mers observadors, i per això es perdia el poder que podien exercir en l'àmbit de la prevenció en relació amb aquesta normativa.

Al **Reial Decret 231/2017**, no quedava explícit tenir l'obligació de realitzar les dues accions de la llista. Igualment, seguien sense ser tinguts en compte els accidents "*in itinere*" al còmput de la sinistralitat laboral. A més, ni en el primer decret ni en aquest posterior, no s'havia de demostrar l'efectivitat del pla (la reducció dels accidents *in itinere*, per exemple) sinó només la seva existència. Com a conseqüència, es reduïa el nivell d'exigència per rebre aquesta reducció i es va acabar optant per suspendre aquest sistema en un nou decret. S'esperava que es recuperés aquesta norma en futures normatives, però encara no ha passat.

L'estratègia actual a nivell espanyol quant a seguretat viària, s'emmarca en **l'Estratègia de Seguretat Viària 2030**⁵, que té com a principal objectiu reduir a la meitat els morts per sinistres a la carretera per a l'any 2030, prenent com a referència els 1.755 morts registrats el 2019. Entre les mesures contemplades, es destaca la millora en la prevenció de riscos laborals i donar rellevància a la reducció dels accidents *in itinere*. En aquest sentit, també es posa èmfasi que s'incideixi en el paper de les condicions de treball sobre els riscos vials, per no limitar-se a fer accions de formació i sensibilització. L'estratègia també cerca promoure els Plans de Mobilitat Segura a escala de polígons industrials o altres àrees de consideració especial, fomentant així l'elaboració de plans en àrees de concentració d'empreses. S'apunta a potenciar el rol d'una Comissió o Gestor de Mobilitat a l'empresa o al polígon. Així mateix, es parla que les administracions promoguin iniciatives com ara el Pacte per la Mobilitat Laboral o l'Oficina de Mobilitat Laboral al Treball, en referència al pacte i a l'oficina existent a Barcelona, a la que ens hi referirem més endavant.

.....

5 [Estrategia de Seguridad Vial 2030. Dirección General de Tráfico 2022.](#)

Els objectius d'aquesta Estratègia es van materialitzant a través de plans biennals. Dins del **Pla d'actuacions 2022-2023**, es parla de donar a conèixer el Pla Tipus de Mobilitat Segura i Sostenible a l'Empresa⁶ (realitzat per la DGT, INSST, Inspecció de Treball i Seguretat Social), on s'ofereix informació i eines a empreses i treballadors sobre els aspectes rellevants de la gestió de la seguretat viària i la mobilitat sostenible a l'àmbit empresarial. També es parla de difondre bones pràctiques, com l'experiència amb èxit del Segell Asturià de Mobilitat Segura a l'Empresa que s'explica a l'apartat 3.2 del nostre informe.

A nivell català, el marc sobre el qual s'articulen les polítiques de seguretat viària és el **Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible (2021-2030)**. Entre els seus múltiples objectius, es parla de potenciar el desenvolupament dels PDE, per optimitzar la mobilitat dels treballadors, afavorint l'ús de mitjans de transport alternatius al vehicle privat i racionalitzant l'ús del cotxe. També es vol impulsar els plans de mobilitat específics per a polígons industrials i zones d'activitat econòmica, per afavorir la mobilitat segura i sostenible.

Els eixos estratègics del pacte serveixen per concretar les accions que es plantegen al **Pla de seguretat viària 2021-2023**, de caràcter triennal. L'objectiu general és aconseguir el 2023 una reducció del 15% en el nombre de víctimes mortals en comparació de l'any 2021. Entre les mesures contemplades hi ha el foment de la formació en educació viària segura, l'ús de modes de transport sostenibles a la mobilitat laboral i els plans de desplaçament d'empresa. D'altra banda, també es parla d'incorporar la seguretat laboral vial als plans de prevenció de riscos laborals i de mobilitat.

Amb l'objectiu de fer un seguiment del Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible es van realitzar uns programes de sessions de participació previstes en què CCOO va participar. En aquestes sessions des de CCOO es va subratllar la importància dels PDE, destacant l'actual obligatorietat legal per a certes empreses, i defensant propostes i mesures com integrar la seguretat laboral vial i la mobilitat al Pla de Prevenció de Riscos Laborals; comptar amb la participació activa de la plantilla i dels seus representants; promocionar la seguretat més enllà de la conducció eficient i segura; potenciar les maneres sostenibles i assegurances donant a conèixer les diferents maneres d'arribar al centre de treball a través del transport col·lectiu (transport públic, busos d'empresa...); promoure la col·laboració entre empreses per crear línies d'autobús conjuntes o coordinar prèviament horaris; la inclusió de la seguretat laboral vial en la negociació col·lectiva; incorporar a les inspeccions de treball els temes de seguretat laboral vial...

El Servei Català de Trànsit i l'Institut Català de Seguretat i Salut Laboral solen treballar conjuntament en temes relacionats amb la Seguretat Laboral Viària, tot i que no estigui formalment constituït com a grup interdepartamental (Departament d'Interior i Departament d'Empresa i Treball del Generalitat de Catalunya). El grup tracta el tema de la reducció de riscos a la mobilitat com a manera de reduir accidents laborals, centrant-se en la tasca de conscienciació i intentant mantenir la comunicació amb l'empresariat. Actualment es troben participant al Pacte Nacional per la Mobilitat segura i realitzant un Glossari per a Termcat⁷.

6 [Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa \(2022\). DGT, INSST e Inspección de Trabajo y Seguridad Social.](#)

7 [Diccionari de mobilitat sostenible. Termcat.](#)

Aportacions i propostes des del grup

Vam tenir l'oportunitat de fer una reunió amb diferents participants del grup i ens van afirmar que els PDE es preveuen com a eines necessàries, que aniran agafant més rellevància en els propers anys. També van aclarir que des del grup s'aposta per fer servir el terme desplaçament per motiu de treball, en comptes de desplaçament *in itinere*, ja que aquest és un terme que va més enllà del trànsit i es fica més en temes de prevenció i Seguretat Social.

Com a principal escull a l'hora de tractar l'accidentalitat *in itinere*, ens van afirmar que era la manca de dades fiables que permetessin conèixer a fons l'estat de la problemàtica, tenint informació detallada (per gènere, vehicle, grup d'edat..). El problema és que la informació prové de dos registres diferents amb característiques diferenciades que dificulten que es puguin creuar les dades. D'una banda hi ha les dades de la Seguretat Social per baixes, i de l'altra, les dades recollides per la policia. En les dades de la Seguretat Social una víctima és un accident, tot i que hi poguessin anar 2 persones. A més, hi ha nombrosos accidents *in itinere* lleus que en no suposar baixa queden invisibilitzats. En les dades de la policia no sempre es recull si és *in itinere*. A més, van comentar que havien realitzat un estudi des de l'Institut Català de Seguretat i Salut Laboral que confirmava que entre el que va passar realment i la manera com es notificaven els fets, eren molt habituals les incongruències.

És per això, que s'ha de solucionar aquest problema de producció d'informació i dades fiables. Igualment els participants apostaven per realitzar un estudi de detall de la problemàtica que permetés analitzar la situació real i aprofundir en diferents variables com el gènere, edat, tipus de vehicle, etc.

Una altra possibilitat per abordar la dimensió de la mobilitat i els PDE com a mesura de prevenció de l'accidentalitat seria col·laborar, encara que fos de forma puntual, amb organismes públics amb competències en la mobilitat com són les Autoritats territorials de la mobilitat (ATM) dels diversos territoris catalans.

3.2. Què s'està fent?

Com hem comprovat sí que hi ha una voluntat per part de les institucions que es materialitza a través de normativa per lluitar contra els accidents *in itinere*, malgrat que la normativa de per si no sigui suficient, i es necessitin accions més concretes.

Una aportació molt necessària és la realitzada mitjançant la producció de guies i anàlisis de la realitat dels accidents *in itinere*, que són t útils per conèixer la situació i conèixer enfocaments teòrics necessaris. Aquests són alguns dels documents existents:

- **Reducción de los accidentes in itinere de tráfico.** Estudio de casos: Document finançat per la Fundació Estatal per a la Prevenció de Riscos Laborals i realitzat per ISTAS (CCOO) per al Ministeri de Treball, Migracions i Seguretat Social l'any 2017⁸.
- **Informe RACE. La Seguridad Vial Laboral en España (2018)**⁹.
- **La mobilitat quotidiana al treball, segura i sostenible. Propostes des de la perspectiva de gènere (2018)**, Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient de CCOO del País Valencià i amb el suport de la Generalitat Valenciana, el Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT)¹⁰.
- **La seguretat en els desplaçaments per anar i tornar de la feina (2017)**, de la Generalitat de Catalunya¹¹.
- **Guía de movilidad segura en la empresa** realitzat amb col·laboració entre la DGT i el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales del año 2020¹².
- **Observatorio de la siniestralidad vial laboral. Ejercicio 2021 (2021)**. Elaborat per la mútua ASEPEYO¹³.
- **Prevenció efectiva dels accidents in itinere de trànsit amb el foment del transport col·lectiu y l'acció sindical (2022)** realitzat per CCOO que serveix com a document previ a aquest. Al document es feia un seguiment a diferents empreses (Boehringer, Louis Vuitton, Mapfre i Grifols) que compten amb transport d'empresa o oferta adequada de transport públic. A més, aquestes empreses comparteixen la participació activa sindical, i la realització d'accions preventives per evitar els accidents de trànsit de les persones treballadores en anar i tornar a la feina¹⁴.

.....

8 [Reducción de los accidentes in itinere de tráfico. Estudio de casos. ISTAS 2017.](#)

9 [Informe RACE. La Seguridad Vial Laboral en España \(2018\).](#)

10 [La mobilitat quotidiana al treball, segura i sostenible. Propostes des de la perspectiva de gènere \(2018\).](#)

11 [La seguretat en els desplaçaments per anar i tornar de la feina \(2017\), de la Generalitat de Catalunya.](#)

12 [Guía de movilidad segura en la empresa. 2ª Edición \(2020\).](#)

13 [Observatorio de la siniestralidad vial laboral. Ejercicio 2021.](#)

14 [Prevenció efectiva dels accidents in itinere de trànsit amb el foment del transport col·lectiu i l'acció sindical \(2022\).](#)

Tal com hem observat, els plans de mobilitat de les empreses apareixen com una de les eines més útils per reduir la sinistralitat vial. Tot i així, hi ha poca producció que analitzi el grau d'implantació i el tipus d'actuacions que s'estan duent a terme i els seus impactes.

Un dels pocs documents on sí que s'intenta indagar en el tema és en "Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones" realitzat per la DGT / FESVIAL (Fundación de Seguridad Vial) l'any 2021¹⁵. L'anàlisi es basa en una enquesta realitzada a unes 900 empreses.

Per començar, es parla que **hi ha un 41,4% de les empreses que no realitzen accions de seguretat viària laboral, de les quals el 59% consideren que hi ha altres riscos laborals més importants sobre els quals centrar les seves accions preventives**. Altres raons que fan que no es promoguin mesures són: la manca de coneixements necessaris per abordar el tema de la seguretat viària (24,1%), la manca de recursos humans (10,8%) o econòmics (8,4%).

En canvi, **a les empreses on sí que es realitzen accions de seguretat viària laboral, les accions més recurrents són les informatives (cartells, fulletons, manuals...) (el 67,5%), seguits pels cursos de formació teòrica (61,6%),** facilitar el teletreball (35,9%) i la flexibilitat horària (29%). **Pel que fa als plans de mobilitat segura tan sols el 10% de les empreses enquestades els realitzen.** Actuacions com ara la promoció de busos llançadora o bonificacions per a l'ús del transport públic no arriben ni al 4%.

Accions de promoció de la seguretat viària més habituals a les empreses

Accions	% d'empreses que les realitzen
Material informatiu (cartells, fullets, missatges, manuals, etc.)	67,5
Cursos de formació teòrica (en línia/presencials)	61,6
Facilitar el Teletreball	35,9
Establir flexibilitat horària	29,0
Campanyes de sensibilització (concursos, jocs, etc.)	23,5
Cursos pràctics de conducció segura i eficient	22,9
Gestió de places de pàrquing	18,4
Promoure cotxe compartit	17,5
Jornades / Seminaris / Tallers	14,9
Vehicles sura alt nivell seguretat	14,6
Simuladors de conducció	13,4
Plans de mobilitat segura	10,1
Promoció uso bicicleta	8,9
Definició de rutes segures	7,6
Certificació ISO 39001	4,5
Autobús llançadora	3,8
Bonificacions per a l'ús del transport públic	3,7
Altres	1,0

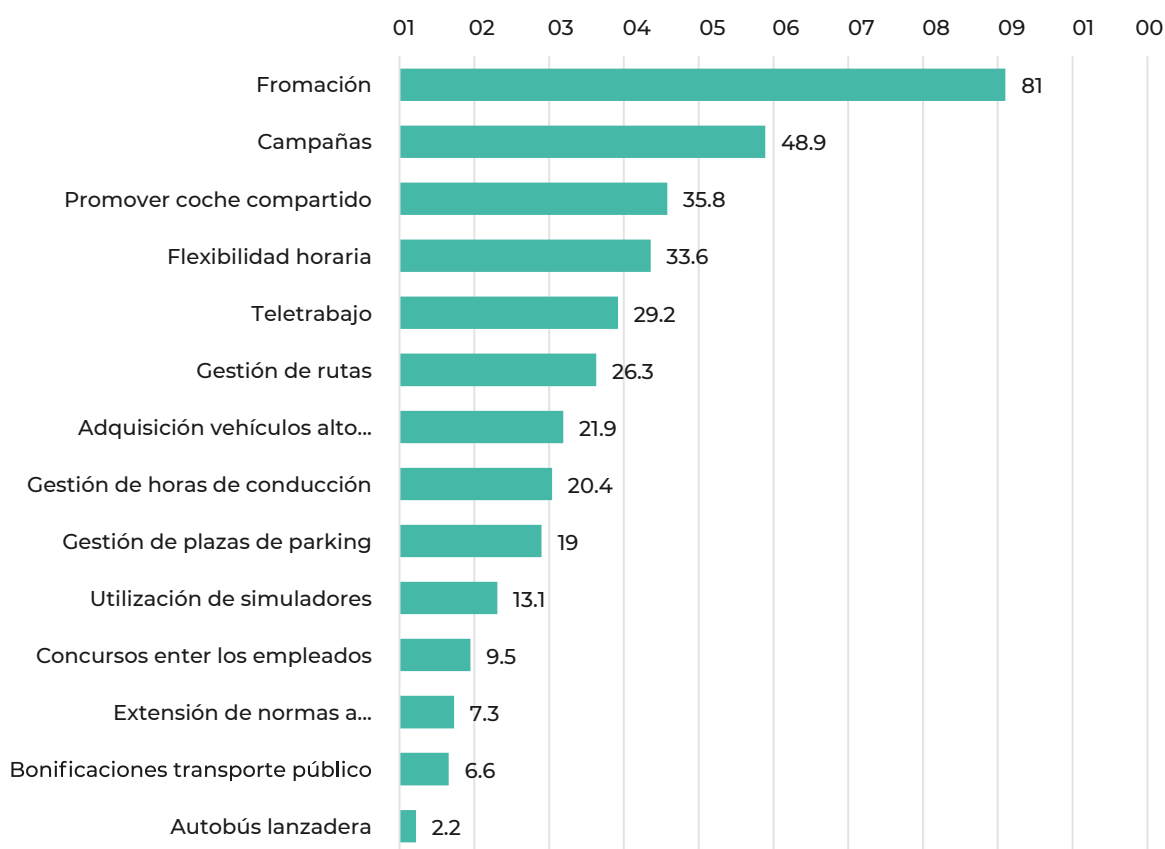
Font: Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones, FESVIAL (2021)

15 [Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones, FESVIAL \(2021\).](#)

Quan es pregunta directament a les empreses que compten amb els plans de mobilitat segura, a set de cada deu empreses, el pla ha estat desenvolupat amb recursos humans propis, mentre que la resta ha contractat un servei extern.

La taula següent és semblant a l'anterior, però en aquesta es pregunta per les accions més comunes entre les empreses que si han realitzat els plans de mobilitat, i podem observar que més del 80% realitza formació en factors de risc i en l'ús de sistemes de seguretat. Gairebé la meitat de les empreses (48%) inclouen campanyes de sensibilització. Altres accions desenvolupades són la promoció del cotxe compartit (35,8%), la flexibilitat horària (33,6%) i el teletreball (29,2%).

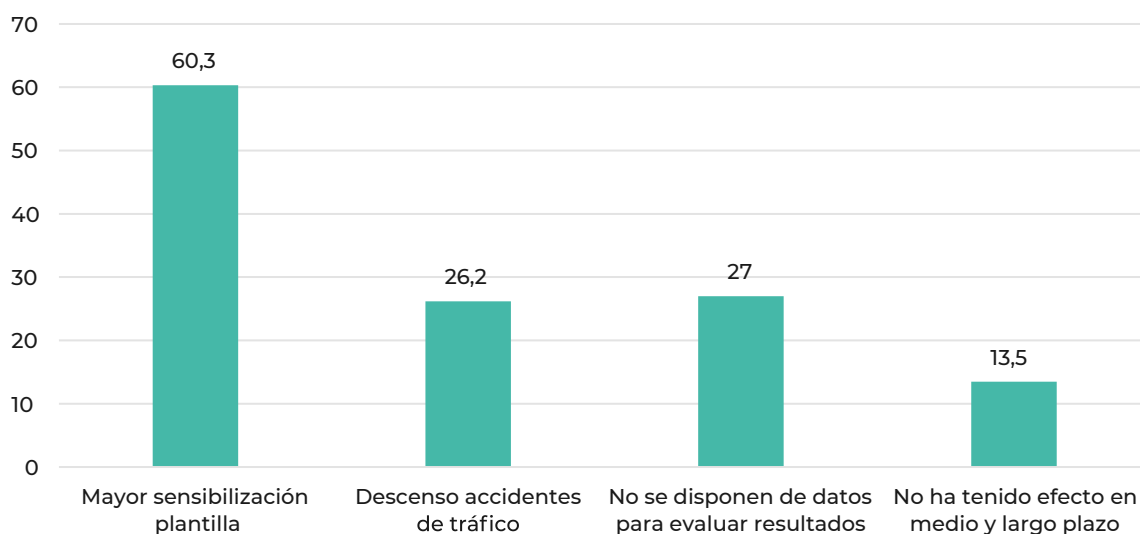
Accions de seguretat vial realitzades en el pla de mobilitat segura (%)



Font: Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones, FESVIAL (2021)

Pel que fa als resultats obtinguts per les empreses que han realitzat Plans de Mobilitat Segura, són els següents. Per al 60,3% s'ha aconseguit una sensibilització més gran de la plantilla. **Quan se'ls pregunta directament sobre els efectes del pla pel fa a la prevenció dels accidents un 26,2% de les empreses diuen que han experimentat un descens dels accidents de trànsit.** En un 27% dels casos no es disposen de dades per avaluar-ne els resultats, aspecte fonamental per veure el grau d'èxit del pla, per la qual cosa cal que el pla compti amb mecanismes d'avaluació, i el 13,5% de les empreses consideren que el pla no ha tingut efectes a mig i llarg termini.

Resultats del Pla de Mobilitat Segura (%)



Font: Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones, FESVIAL (2021)

Per tant, basant-nos en aquest document i en les dades on hem pogut constatar que els accidents *in itinere* estan lluny de veure's reduïts, **podem afirmar que les accions informatives o formatives per si soles no aconseguen un descens en l'accidentalitat.**

En canvi, sostenim que aquelles accions més adreçades a canviar el mode de mobilitat, com ara el foment del transport col·lectiu, les bonificacions per a l'ús del transport públic etc. (actuacions que com veiem són les més minoritàries) podrien tenir un impacte més gran. La millor manera d'aplicar aquestes actuacions és mitjançant un pla d'actuació que quedi registrat en un pla de desplaçaments d'empresa que sigui avaluat permanentment avaluat, ja que el simple fet de tenir un pla de mobilitat no ha de portar cap canvi (en l'apartat 4 ens centrarem més en els PDE). A més, cal apostar perquè les empreses vegin que la seguretat viària dels seus treballadors els incumbeix i que han de prendre un rol més actiu.

3.3. Bones pràctiques

Hi ha una varietat d'experiències diferents, que s'emmotllen a la realitat concreta on es troben, que tracten de reduir els accidents *in itinere*. Passem a veure bones pràctiques estatals i europees per part de les institucions.

Catàleg de bones pràctiques

És notòria la manca d'eines que permetin conèixer i intercanviar experiències amb èxit, que puguin ser replicables, i que permetin fer un seguiment de la seva evolució. Els catàlegs de bones pràctiques són imprescindibles per poder tirar endavant projectes més ràpidament i eficaçment i que donin els resultats buscats.

Tot i no ser un catàleg sistematitzat, al document **“Anàlisi dels plans de mobilitat segura a les empreses i altres institucions”** de la DGT publicat l'any 2021¹⁶, sí que hi ha una part del document que se centra en una llista de bones pràctiques relacionades amb els plans de mobilitat, i en conseqüència, amb la reducció dels accidents laborals de trànsit. Un altre bon exemple de catàleg de bones pràctiques podria ser **la pàgina web suïssa mobilservice**¹⁷, que aporta molta informació actualitzada de les diferents actuacions que es duen a terme en aquesta direcció. **La plataforma europea EPOMM** sol publicar també documents de polítiques a favor de la mobilitat sostenible en empreses amb certa freqüència¹⁸.

Pàgina web de mobilservice de Suïssa

The screenshot shows the mobilservice website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Actualité', 'Agenda', 'Cas pratiques', 'Gestion de la mobilité', 'Réseau', and 'Info'. Below this is a search bar with 'Recherche' and a search icon. The main content area displays a search result for 'Capital Group' in Geneva (GE), created on 06.06.2023. It features a photo of the building and a brief description: 'Le siège de Capital Group se trouve au centre-ville de Genève, difficile d'accès en transport individuel motorisé (Photo: Mobilidée)'. Below the photo, there's a section for 'PROFIL & DONNÉES-CLÉS' with icons for various transport modes and a 'Taille de l'entreprise' bar chart. The right sidebar contains sections for 'Newsletter', 'Favoris', 'Actualité', 'Webinaires', and 'Agenda'.

Entre el 2009 i el 2012 es va dur a terme el **projecte PRAISE** (Preventing Road Accidents Injuries per la Safety on Employees), cofinançat per la Comissió Europea i pel secretariat de l'European Transport Safety Council (ETSC)¹⁹. El projecte va tenir com a objectiu la difusió de bones pràctiques que potenciaven la seguretat viària a l'entorn laboral.

Segell de Mobilitat Segura a les Empreses

L'any 2017, l'Institut Asturià de Prevenció de Riscos Laborals (IAPRL) va presentar el **Segell Asturià de Mobilitat Segura a l'Empresa**, una iniciativa adreçada a millorar la gestió de la Seguretat Viària Laboral a Astúries. Es tracta d'una eina per reconèixer, fomentar i incentivar la gestió de la seguretat viària laboral mitjançant la implantació de plans de seguretat viària a les empreses i altres actuacions en la mateixa direcció. Un cop havent aconseguit els mèrits per obtenir el

16 [Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones, FESVIAL \(2021\).](#)

17 [Mobilservice.](#)

18 [EPOMM.](#)

19 [Preventing Road Accidents i Injuries per la Safety on Employees, ETSC.](#)

segell, l'IAPRL celebra una Jornada Pública anual de reconeixement i entrega dels Segells a les empreses. Ja van per la setena edició del projecte.

Aquesta iniciativa va rebre l'interès de la DGT, ja que **l'any 2022 es va presentar a Oviedo el Segell de Mobilitat Segura a l'Empresa com a projecte a escala espanyola**, tot i que fins ara aquesta iniciativa s'ha anat estenent a escala autonòmica de la mà de la mateixa DGT. A més d'Astúries, ja s'ha instaurat a Cantàbria (Segell Càntabre de Mobilitat Segura) i a La Rioja (el Segell Circula Segur)²⁰ i a Múrcia, Andalusia, Canàries i Castella i Lleó es troba encara en fase de desenvolupament²¹.



Brussel·les Capital Regió (Bèlgica)

A la regió de Brussel·les, tota empresa de més de 100 empleats ha de fer un pla de mobilitat cada 3 anys amb diagnòstic, pla d'acció, seguiment i avaluació.

A més, faciliten eines per realitzar el diagnòstic a través d'un lloc web on els ocupadors poden crear fàcilment una enquesta de comportament en viatges en línia i generar un informe que compara els resultats de l'empresa amb els d'altres empreses.

Pel que fa al pla d'acció, hi ha diverses accions obligatòries: anomenar una persona de referència o un gestor de mobilitat, comunicar sobre el pla de mobilitat, organitzar esdeveniments anuals de sensibilització, proporcionar informació actualitzada, proporcionar un pla d'accessibilitat multimodal, fomentar l'ús de transport públic, instal·lar un aparcament segur per a bicicletes, tenir en compte l'impacte ecològic en la compra de la flota de vehicles i disposar d'un pla d'acció específic per als moments de més contaminació atmosfèrica.

La regió organitza anualment una jornada sobre la Mobilitat a les empreses, perquè es puguin descobrir i intercanviar experiències i bones pràctiques. També organitzen a formació pels gestors de Mobilitat de les empreses²². L'any 2022 van publicar un document d'anàlisi de l'impacte dels PDE en els darrers 10 anys a la Regió de Brussel·les²³.

20 ["El sello 'circula seguro' llegará en marzo a las empresas riojana" \(27 de enero de 2023\), Nuevecuatrouno](#)

21 [Qué es el Sello de Movilidad Segura de la DGT \(15 de diciembre 2022\), El Norte de Castilla.](#)

22 [European Platform on Mobility Management, e-update November 2015.](#)

23 [Plans de déplacements d'entreprise. BILAN 2021-2022. Bruxelles environnement i Bruxelles mobilité.](#)

Innovabide (País Basc)

Aquesta és una Iniciativa de la Direcció de Trànsit del Govern Basc, sobre la Mobilitat Segura i Seguretat Viària a l'empresa basca, posada en marxa amb l'assistència tècnica de la Fundació Tecnalia Research and Innovation, Euskalit i FESVIAL. La iniciativa prové de l'any 2017 en què es va desenvolupar el Marc de Referència per a la Millora de l'Empresa Basca a la Gestió de la Seguretat Viària, conforme al Model de Gestió Avançada d'Euskalit. A través d'aquesta iniciativa es vol involucrar el nombre més gran d'empreses per la seguretat viària, independentment del sector al qual pertanyin²⁴.

.....

24 [Innovabide](#).

4. Els plans de desplaçament d'empresa

4.1. Què son els Plans de desplaçaments d'empresa?

El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) és l'instrument necessari per planificar la mobilitat dels centres de treball, és a dir aquella mobilitat que es genera per motiu de feina, concretament per anar i tornar a la feina.

Això no treu que pot incloure l'anàlisi i el desplegament de mesures d'intervenció dels desplaçaments efectuats durant la jornada laboral de caire no professional o dit d'una altra manera aquells desplaçaments que no són realitzats per conductors professionals (per exemple, per conductors de transport públic per carretera o de transport de mercaderies per carretera), atès que generalment tenen una planificació i gestió específica de flota. Ens referim a desplaçaments que es realitzen amb vehicles especialitzats per a la seva funció: autobusos, bicicletes de logística, furgonetes, camions, etc. Així mateix, tampoc abastaria altres desplaçaments que si bé no són efectuats per conductors professionals si que la conducció forma part d'una de les principals activitats imprescindibles per realitzar la seva professió. Per exemple, serveis d'emergències, tals com: ambulàncies, bombers, cossos de seguretat o d'altres professions com són: els comercials, el personal de reparació i manteniment, etc. Per tant, es tractaria de tenir en compte els desplaçaments ocasionals o més aviat esporàdics produïts durant la jornada laboral. Desplaçaments que d'altra banda serien susceptibles de poder-se realitzar a peu, bicicleta i transport públic

D'altra banda, el PDE, també pot fer esment dels desplaçaments anomenats genèricament dels visitants, principalment, quan aquests tenen magnituds elevades, per una banda de caire esporàdics com poden ser els clients en un establiment comercial o les visites mèdiques a un centre sanitari, però també, els més reiteratius i habituals com són els estudiants d'un centre d'ensenyament.

Tornant al principi, es tracta doncs, inicialment d'**analitzar els hàbits de mobilitat de les persones treballadores que es desplacen a la feina**, d'anada i tornada, des del punt de vista de la demanda de mobilitat, modes i tipus de desplaçaments, itineraris recurrents, horaris en que es realitzen, entre altres qüestions. I, al mateix temps, per una banda, des del punt de vista de l'oferta amb quines **infraestructures i serveis de transport es compta per a satisfer aquest desplaçaments**, tant d'ordre intern (per exemple flota de bicicletes pròpia de l'empresa) com d'ordre extern (per exemple, disponibilitat d'una xarxa de carrils bici i d'un servei públic de préstec de bicicletes) i, per altra banda, de quines mesures organitzatives i de gestió en vers la mobilitat hi ha desplegades en els centres de treball.

Un cop analitzades tots aquests elements cal procedir a **desenvolupar una sèrie de mesures per fomentar i potenciar els desplaçaments sostenibles** i, en contrapartida reduir la dependència dels vehicles privats²⁵ atès que en molts casos segueix sent la principal manera com es realitzen aquests viatges a la feina. I, tal com hem esmentat reiteradament aquests vehicles

.....

25 Amb la denominació de vehicles privats ens referim a l'accepció més comunament acceptada que es refereix als automòbils i motocicletes

són generalment els principals protagonistes de l'accidentalitat *in itinere* de trànsit. Per això **els plans de desplaçament tenen com a principal missió substituir la mobilitat que es fa amb automòbil o motocicleta per altres modes més segurs com pot ser el transport col·lectiu, públic o d'empresa**, com hem argumentat en múltiples ocasions i, concretament en un estudi precedent²⁶. Sense oblidar que una altra possibilitat i més quant aquests desplaçaments són més difícils de substituir per modes més segurs, és reduir-ne la intensitat amb mesures d'organització del treball com pot ser el teletreball.

En tot cas, el PDE és un instrument de planejament de la mobilitat que per descomptat va més enllà de ser una eina útil per prevenir els accidents *in itinere* o en missió de trànsit, tot i que ho ha d'incloure, si no que i aquí té el seu gran valor, conté molts altres beneficis ambientals, socials i econòmics i és la suma de tots ells el que justifica molt més la seva extensió a tots i cada un dels centres de treball. Al mateix temps, és la ponderació de tots aquests beneficis el que determina quins modes o pràctiques de mobilitat han de promoure's i a la inversa quins i quines s'han de desincentivar i dissuadir del seu ús. En definitiva a més de treure'n profit per reduir els accidents de trànsit, en la valoració per tal d'escollir la manera com es fan els desplaçaments, cal tenir en compte, òbviament, les variables ambientals (lluita contra el canvi climàtic, millora de la qualitat de l'aire, reducció de la contaminació acústica...) i socials (inclusió social, conciliació de la vida personal i laboral, igualtat de gèneres...) I, per això mateix, les seves conseqüències en la millora de la salut de les persones, en més cohesió social i democratització de la mobilitat, en definitiva, millor qualitat de vida i guanys en el benestar de la ciutadania en general, però també en el teixit productiu i òbviament, en les persones treballadores en el seu conjunt.

El pla de desplaçaments d'empresa, també és conegut com a pla de transport al treball (*plan de transporte al trabajo*), fins ara dit així en gran part de la normativa estatal. En canvi, en el Projecte de Llei de Mobilitat Sostenible, en curs de ser aprovada, s'ha substituït per la denominació Pla de mobilitat al treball com aportació feta per CCOO a l'avantprojecte de llei, per així ser més coherent amb el que postula la llei que té com objectiu garantir el dret a l'accessibilitat de les persones, el que englobaria el terme mobilitat, i no només el dret al transport, que és un terme més restrictiu.

El PDE consisteix en un estudi tècnic, des del coneixement rigorós de la situació de la mobilitat en un determinat espai o centre d'activitat. Per això, cal recopilar informació i dades que permetin identificar adequadament els problemes i les disfuncions, per consegüentment proposar i impulsar les mesures correctores i d'actuació i, posteriorment avaluar de forma sistemàtica i contínua els resultats obtinguts.

.....

26 [Prevenió efectiva dels accidents de trànsit in itinere amb el foment del transport col·lectiu i l'Acció sindical. CCOO i ISTAS 2022.](#)

L'objectiu prioritari ha de ser garantir el dret a una mobilitat sostenible, segura, inclusiva, saludable i econòmica (entesa com a menys costosa) de les persones treballadores. És a dir, reduir la dependència del vehicle privat, avançar en la implantació de serveis de transport col·lectiu, millorar la seguretat viària de l'espai públic, així com de les diferents xarxes de mobilitat i fomentar l'accessibilitat a peu, amb bicicleta o amb pràctiques més eficients de l'ús del vehicle privat (cotxe compartit *carsharing* i cotxe col·laboratiu *carpooling*²⁷).

4.2. Normativa dels Plans de desplaçaments d'empresa

Si ens fixem en la normativa i en la planificació de la mobilitat d'àmbit català on específicament s'aborden els PDE aquesta es centra actualment en la zona metropolitana de Barcelona. D'entrada, tenim el Pla de qualitat de l'aire actualment vigent, però ara en fase d'actualització a l'horitzó 2027 i, també comptem amb el Pla Director de mobilitat de la Regió de Barcelona. Igualment, tenim planificació d'escala supralocal com és el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Al·ludirem a tota aquesta planificació d'aquí en endavant.

4.2.1. Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric 2014

Les primeres passes en matèria de descontaminació de l'aire es concretaren en el Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig.

En aquest context, el Govern va declarar 40 municipis metropolitans²⁸ zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric on s'havien d'aplicar diverses mesures per restaurar la qualitat de l'aire, entre les quals s'inclouïa l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa. Es tracta de l'anomenat àmbit 40.

Posteriorment, es va definir la normativa actualment en vigor a partir del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, aprovat per l'acord de Govern GOV/127/2014²⁹.

27 Cotxe compartit, denominat en anglès *carsharing*, entès com un servei de mobilitat que consisteix en una flota de vehicles a disposició de diferents usuaris i cotxe col·laboratiu, també conegut com vehicle d'alta ocupació (VAO), anomenant en anglès *carpooling*, que consisteix en l'ús per part de diversos ocupants d'un vehicle privat per fer un mateix recorregut parcial o totalment.

28 Badalona, Barcelona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Granollers, l'Hospitalet de Llobregat, la Llagosta, Martorell, Martorelles, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, Montmeló, Montornès del Vallès, Palau de Gubald, el Papiol, Parets del Vallès, el Prat de Llobregat, Ripollet, Rubí, Sabadell, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Fost de Campsenelles, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Gramenet, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa i Viladecans.

29 [ACORD GOV/127/2014, de 23 de setembre, pel qual s'aprova el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat.](#)

En aquest pla d'actuació es determina que han de realitzar un PDE els centres generadors de mobilitat d'acord amb els criteris que estableix l'article 3.4 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG). Tanmateix, en una versió prèvia a la definitivament aprovada, quan encara era en exposició pública l'acord de Govern, si bé els aspectes que marcaven les condicions numèriques de volum, mides, persones treballadores i tipus d'establiments que obligaven a fer un PDE eren calcats als dels EAMG, l'excepció era que no s'inclouïen els edificis, centres de treball i els complexos on treballessin més de 500 persones, la qual cosa vam posar de manifest CCOO i, en conseqüència, es va incorporar en el Pla definitiu aprovat.

Els criteris que han de complir són:

- a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m² (per aplicació del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials).
- b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- d) Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- f) Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones.
- g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

Malgrat això el compliment ha estat més aviat escàs, segons les estimacions realitzades pel nostre equip tècnic, al voltant de 250 centres de treball tenien l'obligació d'aprovar un PDE per avançar en els objectius de reducció de les emissions de contaminants amb origen en el trànsit de vehicles incloses en l'àmbit 40. Doncs bé, segons l'ATM, com Autoritat Territorial de la Mobilitat que és l'organisme encarregat de la seva aprovació, a desembre de 2023 només s'havien aprovat 123 PDE. A més entre aquests s'inclouen PDE de centres de treball que no en tenen l'obligació per localització i dimensions, en relació al Pla de qualitat de l'aire i, així mateix, es compten PDE de centres de treball d'algunes empreses que han tancat o tenen el PDE caducat atès que es remunten al 2009, 2011 o 2012, quan la mateixa ATM especifica, en relació a la vigència dels PDE que aquests han de tenir un horitzó màxim de 6 anys i cal fer-ne la revisió cada 2-3 anys. Per tant, **la xifra real de PDE vigents en la zona de protecció atmosfèrica deu estar força lluny del que hauria de ser.**

Aquesta és una qüestió doblement preocupant, per una banda, per no saber a dia d'avui quines són les d'empreses que haurien d'haver fet un PDE, estant-ne obligades, doncs no comptem amb un cens oficial que ens ho digui. I, per altra banda, el més inquietant és que aquests números proven que moltes empreses i administracions públiques se'n desentenen i no compleixen la normativa i, així mateix, anant més enllà que les administracions competents no s'han dotat de les eines efectives per fer complir aquesta obligatorietat. És a dir, en relació a aquest darrer

punt, no hi ha sancions per incompliment o d'altres mesures coercitives per garantir que es compleix la normativa i aquest és, probablement un dels motius que expliquen el baix compliment després de 9 anys des de l'aprovació Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica.

Per fer una comparativa que ens mostra el lluny que estem del compliment i de com no ens podem conformar gens amb aquest desobediència a la normativa, ens fixarem en els resultats de la Regió de Brussel·les a Bèlgica³⁰.

En aquesta regió és obligatori fer un PDE des del 2011 a les empreses, inclosos el organismes públics, a partir de 100 persones treballadores. A més aquestes empreses han d'establir, cada tres anys, un nou diagnòstic de la seva mobilitat, així com actualitzar el pla d'acció. Aquesta actualització de tots els PDE ha succeït el 2017 i ara el 2021. Doncs bé, el 2021 Medi Ambient de Brussel·les, l'entitat que els supervisa, va rebre 460 PDE, d'aproximadament 535 centres de treball afectats per l'obligatorietat. És a dir, un 85% del total dels que havien de rebre, el que es manté estable des de 2011, cosa que els preocupa, tal com esmenten en l'informe de balanç, doncs un 15% dels centres de treball no l'han realitzat malgrat estar-ne obligats. Per resoldre això i ampliar el nombre de PDE elaborats el Govern de la Regió de Brussel·les està analitzant actualment dos canvis en la legislació que regula els PDE: aplicar sancions en cas d'incompliment i que la consulta sobre el PDE amb els agents socials sigui obligatòria.

Doncs bé, en el nostre cas, partint de la base que desconeixem oficialment el nombre de centres de treball que han de fer un PDE a les zones de protecció atmosfèrica i, per això agafant el nombre que vam calcular de 250 i tenint en compte el centenar d'empreses que l'han fet (incloent aquelles que ja el tenen caducat atès que fa 14 anys que el van fer en el pitjor dels casos) ens dona com a resultat que l'han fet aproximadament un 45% dels centres de treball obligats o dit d'una altra manera el 55% no l'han fet i a Brussel·les estan preocupats perquè l'incompliment es situa al 15%.

Així doncs, la reflexió és clara una de les probables causes de la no disminució dels accidents *in itinere* de trànsit rau en el fet que una gran majoria d'empreses no tenen un PDE per fomentar una mobilitat més sostenible i segura. En altres paraules, **si volem reduir l'accidentalitat haurém de prendre'ns seriosament l'obligatorietat de fer PDE i fer complir la llei, doncs amb el que s'està fent és evident que no és suficient com hem vist amb les dades d'accidentalitat que estan disparades i semblen no tenir aturador.**

4.2.2. Projecte Pla qualitat de l'aire, horitzó 2027

Malgrat aquests precedents **ara s'està en procés d'aprovació d'un nou pla de qualitat de l'aire molt més ambiciós pel que fa a l'obligació d'elaborar PDE**, tant pel que fa a un major abast territorial com al fet de reduir el llindar del nombre de persones treballadores dels centres de treball que l'han de fer. Tot i així, cal remarcar que en el nou projecte de pla de qualitat de l'aire s'incorpora un nou element, probablement més eficaç per garantir el seu compliment, que és

.....
30 [Plan de déplacements d'entreprise \(PDE\). Bilan 2021-2022. Bruxelles Environnement 2023.](#)

relacionar-los amb l'obtenció o renovació de les autoritzacions ambientals dels centres de treball, com mostrarem més endavant.

En el Projecte de decret pel qual s'aprovaria el **Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027**³¹ s'estableix com a àmbit d'aplicació tot el territori català. Argumenta que davant la impossibilitat de mesurar a cada punt del territori la contaminació atmosfèrica la Unió Europea determina que l'avaluació s'ha de fer per les anomenades Zones de qualitat de l'aire. L'avaluació per zones implica que cal dividir el país en àmbits territorials dins dels quals els nivells de contaminants siguin similars, és a dir, que presentin emissions i condicions de dispersió semblants. A resultes d'això Catalunya es divideix en 14 zones, les quals es mostren al mapa que segueix³².

Zones de qualitat de l'aire a Catalunya



Font: Projecte Pla qualitat de l'aire, horitzó 2027

En cadascuna d'aquestes zones s'hi adscriuen una llista concreta de municipis que podem consultar a la pàgina web del Departament de Territori i Sostenibilitat³³.

En totes aquestes 14 zones que abasten tot el país s'aplicarà l'article 7 sobre mesures relatives a la mobilitat dels centres de treball i que defineix els requisits per fer un PDE.

- Els centres de treball amb més de 500 persones treballadores, pròpies o externes, i els centres de treball amb més de 200 persones treballadores, pròpies o externes, ubicats en zones amb superacions, s'han de dotar de plans de desplaçament d'empresa abans del 31 de desembre de 2024.

31 [Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027.](#)

32 [Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027.](#)

33 [Relació de municipis i zones de qualitat de l'aire.](#)

- En la tramitació de les autoritzacions ambientals d'activitats que s'incloguin en alguns dels supòsits previstos en l'apartat anterior, i també en la tramitació de les seves modificacions substancials i revisions, s'ha de comprovar que el centre de treball disposa del pla de desplaçament d'empresa.
- Els plans de desplaçament d'empresa indicats a l'apartat anterior s'han de sotmetre a l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat que correspongui.

Així doncs, tal com si refereix el decret en les zones on s'han produït superacions dels valors límit o objectiu dels contaminants regulats en el Reial decret 10/2011, de 28 de gener, durant el període de 2014-2021 es duran a terme PDE al centres de treball amb més de 200 persones treballadores i a la resta de zones que conformen el territori català a partir de 500 persones treballadores. Per tant, l'elaboració del PDE és obligatòria arreu de Catalunya i la única diferència rau en el número de persones treballadores mínimes per a fer-lo.

Les zones amb superacions del límit dels contaminants i on, en conseqüència, el llindar mínim per fer un PDE és a partir de les 200 persones treballadores són les següents:

- Àrea de Barcelona
- Vallès-Baix Llobregat
- Penedès-Garraf
- Camp de Tarragona
- Plana de Vic
- Comarques de Girona
- Empordà
- Prepirineu
- Terres de Ponent
- Terres de l'Ebre
- Catalunya Central
- Pirineu Oriental

D'altra banda, és interessant constatar que per determinar qui ha de fer el PDE i el què és un PDE el decret del Pla estableix les seves definicions:

- Centre de treball: lloc, edifici o complex on les persones treballadores han de romandre o al qual han d'accedir per raó de la seva feina, origen i destinació de desplaçaments obligats dels empleats i, sovint, de subministraments, mercaderies i clients.
- Pla de desplaçament d'empresa: conjunt de mesures de transport que cerquen racionalitzar els desplaçaments cap al centre de treball i des del centre de treball. L'objectiu és reduir l'ús ineficient del vehicle privat tant de les persones treballadores com de les empreses proveïdores, les visites i la clientela i planificar els desplaçaments obligats relacionats amb l'activitat del centre de treball.

En relació al volum d'empreses que han d'implantar un PDE en la Memòria d'avaluació de l'impacte de les mesures proposades pel projecte de decret d'aprovació del pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027 es diu que d'acord amb les dades de l'IDESCAT del mes de gener de 2022 a Catalunya

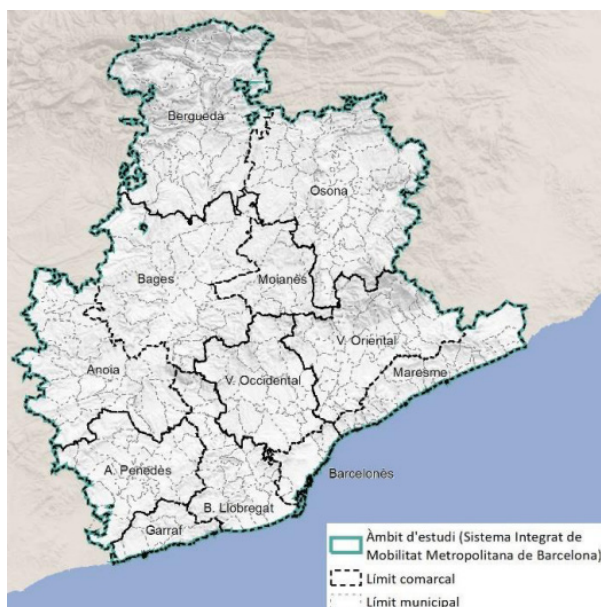
hi havia 508 empreses amb més de 250 treballadors que han d'elaborar un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE). És a dir, es localitzen en zones de superacions i compten amb més de dos centenars de persones treballadores. De les quals 67 són del sector públic i 441 empreses del sector privat. Que, evidentment, en seran més doncs l'estadística es refereix com a número de tall a 250 persones quan la normativa a aprovar, com ja hem explicat l'establirà per sota, a partir de 200.

Doncs bé, si sabem qui l'ha de fer, un cop aprovat el decret la primera tasca per part del Departament d'Acció Climàtica serà comunicar a les empreses i institucions públiques concernides l'obligatorietat que tenen de fer el PDE en el termini de temps establert i, òbviament, fer-ne el seguiment oportú per comprovar que s'ha dut a terme. En definitiva, el Departament haurà d'establir una programació acurada i continua de comunicació i informació a cadascun dels centres de treball, primer anunciant-los l'obligació i, posteriorment, en un termini de temps raonable, si no l'han fet advertir-los que si no el fan incorrerien en l'incompliment de la llei, tot posant èmfasi en les conseqüències que pot tenir en relació a les autoritzacions ambientals, tal com hem esmentat anteriorment.

4.2.3. El Pla Director de Mobilitat 2020 – 2025

El Pla Director de Mobilitat 2020- 2025 (PDM) és l'instrument per planificar la mobilitat del territori que forma part del Sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona (SIMMB) cobrint 12 comarques equivalents a la província de Barcelona. En aquesta figura de planificació s'inclou la necessitat d'elaborar els PDE.

Àmbit territorial del PDM 2020 -2025



Font: PDM 2020-2025. Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona (ATM)

El PDM concreta que: Els plans de desplaçaments d'empresa es defineixen com un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors i tre-

balladores de les empreses. Amb la qual cosa es dona rellevància al fet que els PDE tenen com a finalitat la seguretat viària.

El PDM proposa que es redactin PDE a totes les empreses a partir de 200 persones treballadores en l'àmbit 40 establert en el Pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire actualment vigent, tot mantenint el llindar de 500 persones treballadores per a les empreses de la resta de l'àmbit del SIMMB.

Continua dient que els PDE s'han d'elaborar d'una manera concertada i seguint les guies metodològiques publicades per l'ATM. Justament en la metodologia per a la realització del PDE es cita que entre els principals avantatges que suposa la realització i implantació d'un PDE es troba el de garantir millors condicions als empleats per accedir a l'empresa i reduir els accidents quan es desplacen. Així doncs, queda palès que els PDE s'erigeixen com un instrument útil per a prevenir els accidents *in itinere* de trànsit que és el propòsit pel qual realitzem aquest estudi i argumenten en el seu contingut.

Al mateix temps, s'apunta, tal com dèiem que els PDE s'han de fer de forma concertada i, per tant, que entre els agents implicats, com no podia ser d'una altra manera, hi ha d'haver-hi els sindicats. Això ens reafirma amb el que hem defensat reiteradament i que malauradament no sempre es respecte, que **la representació sindical, com a representants legítims de les persones treballadores, han d'estar presents en tot el procés d'elaboració, implantació i seguiment dels PDE**. I aquest és un fet essencial que creiem ajuda a l'èxit del pla en el si de les empreses i centres de treball de les administracions públiques.

4.2.4. Projecte de Llei de mobilitat sostenible estatal

En l'àmbit estatal està en curs l'aprovació de la Llei de mobilitat sostenible que entre molts altres aspectes, fa especial incidència en la planificació de la mobilitat laboral en el transcurs del seu text.

D'entrada, en el Projecte de Llei de Mobilitat sostenible en l'apartat de definicions se'ns diu que és un pla de mobilitat sostenible al treball, equivalent a un PDE, en els següents termes:

«Pla de mobilitat sostenible al treball: conjunt de mesures impulsades per la Direcció del centre de treball i elaborades en el marc de la negociació col·lectiva, l'objecte de les quals és racionalitzar els desplaçaments al lloc on es desenvolupa l'activitat dels empleats, clients, proveïdors i visitants.»

És de ressaltar l'esment explícit que es fa de la negociació col·lectiva, entesa com la negociació entre la direcció de l'empresa i la representació sindical, com el marc dins el qual s'ha d'elaborar el pla de mobilitat.

En l'articulat de la proposta de Llei trobem el que es refereix explícitament al plans de mobilitat d'empresa, en el que es diu que les empreses i les entitats pertanyents al sector públic hauran de disposar de plans de mobilitat sostenible a la feina per a aquells centres de treball amb més de 500 persones treballadores o 250 per torn.

En relació a aquesta qüestió es fa necessari explicar que des de CCOO ens vam manifestar contraris aquest mínim de persones treballadores a partir de les quals s'imposa fer un pla, al trobar-ho excessiu i en contrapartida vam proposar que els plans es fessin de manera esglaonada a partir de xifres de personal més reduïdes. De tal manera que plantejem que en el termini de 18 mesos des de l'aprovació de la llei hauran de disposar de plans de mobilitat sostenible a la feina aquells centres de treball de més de 250 persones treballadores o 100 per torn, afegint-hi que en aquest còmput s'ha de considerar tant al personal propi de l'empresa principal com de les empreses col·laboradores habituals. Així mateix continuant amb la nostra proposta diem que posteriorment en el termini de 24 mesos des de l'entrada en vigor de la llei hauran de disposar de plans de mobilitat sostenible a la feina aquells centres de treball de més de 100 persones treballadores o 50 per torn, considerant, també, tant el personal propi de l'empresa principal com de les empreses col·laboradores habituals. Desafortunadament, el redactat actual del projecte de llei no recull la nostra proposta que seguirem defensant en el seu procés de tramitació.

Així mateix el projecte de llei assenyala que els plans de mobilitat sostenible a la feina han de ser objecte d'un seguiment que permeti avaluar el nivell d'implantació de les actuacions i mesures recollides al pla. Per això en el termini de dos anys des de la seva aprovació s'haurà d'elaborar un informe de seguiment sobre el nivell d'implantació de les actuacions i les mesures del pla, que es repetirà cada dos anys de vigència del pla.

Posteriorment s'afirma que els plans seran objecte de negociació amb la representació legal de les persones treballadores. A la qual cosa s'afegeix, com aportació que vam fer CCOO al avantprojecte de llei, que **a les empreses on no hi hagi representació legal, es crearà una comissió negociadora constituïda, d'una banda, per la representació de l'empresa i, d'altra banda, per una representació de les persones treballadores, integrada pels sindicats més representatius i pels sindicats representatius del sector a què pertanyi l'empresa** i amb legitimitat per formar part de la comissió negociadora del conveni col·lectiu d'aplicació. En conseqüència, es posa de relleu un cop més la importància de la participació activa des d'un inici de la representació sindical en el si de les empreses quan aquesta hi és present o quan aquesta, malauradament, no hi és a través de l'estructura sindical. D'aquí també concloem la necessitat de tenir preparat l'actiu sindical en aquesta matèria del foment de la mobilitat sostenible i segura per garantir la participació eficaç en aquests processos d'elaboració, implantació i seguiment de la planificació de la mobilitat dels centres de treball

Finalment es fa esment al que han d'incorporar els plans de mobilitat al treball i entre altres qüestions es diu explícitament que s'han d'incloure mesures relatives a la seguretat i la prevenció d'accidents en els desplaçaments al centre de treball. En la primera versió de l'avantprojecte de llei, en canvi, es deia que aquestes mesures s'inclourien en la mesura que fos possible, deixant-ho en condicional. Fou també com a proposició de CCOO que es rectificà el redactat i el prendre mesures per prevenir els accidents passés a ser un imperatiu i no només una possibilitat. En definitiva, **la normativa fa seva la premissa per la que apostem en aquest estudi que és que els plans de mobilitat de les empreses són i han de ser, per si mateixos, una eina útil per a acabar amb els accidents in itinere de trànsit.**

D'altra banda, en una disposició final del projecte de llei s'incorpora terminantment el que hem anat dient repetidament que és que perquè aquesta planificació de la mobilitat per anar i tornar a la feina sigui efectiva i aconseguixi el seu propòsit de fer més segurs els desplaçaments al tre-

ball és imprescindible la implicació indispensable de la representació sindical. Per això determina que la llei bàsica que regula les relacions laborals a l'estat espanyol l'Estatut dels Treballadors inclogui en l'apartat 1 de l'article 85 el següent precepte:

«Així mateix, hi haurà el deure de negociar mesures per promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible a la feina amb l'abast i el contingut previstos en la Llei de Mobilitat Sostenible, orientats a buscar solucions de mobilitat que contemplin l'impuls del transport col·lectiu, la mobilitat de zero emissions, la mobilitat activa i la mobilitat compartida o col·laborativa, de cara a aconseguir els objectius de qualitat de l'aire i reducció d'emissions, així com evitar la congestió i prevenir els accidents en els desplaçaments a la feina.»

Posteriorment en el redactat del projecte de llei a través d'una disposició transitòria relativa a la negociació de les mesures per promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible a la feina es diu que l'obligació prevista a l'article 85 de l'Estatut dels Treballadors, al que ens cabem de referir és aplicable a la negociació dels convenis col·lectius en la comissió negociadora dels quals es constitueixi a partir de la data de entrada en vigor de la llei de mobilitat sostenible.

4.3. Metodologia del Pla de desplaçaments d'empresa

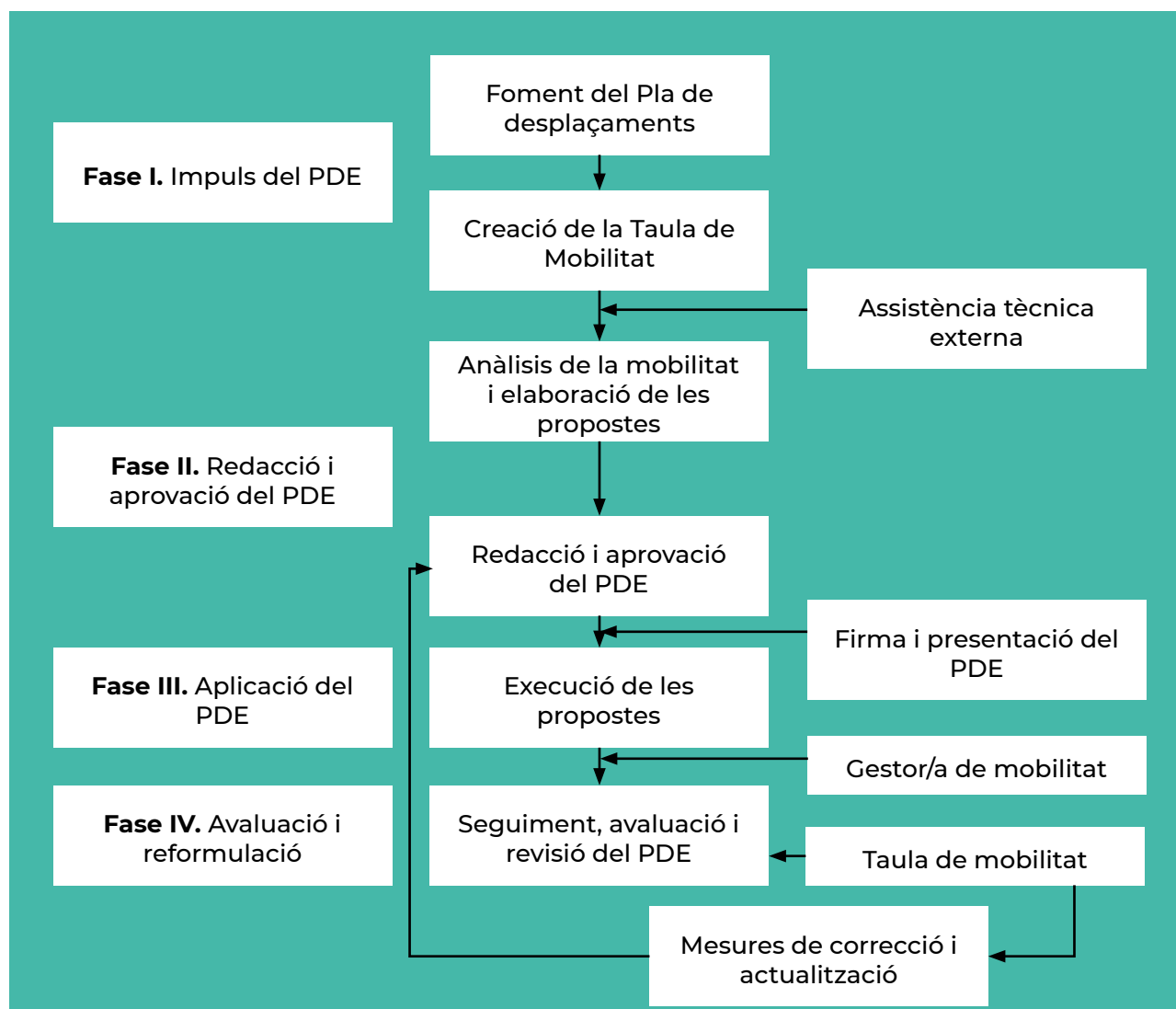
Arribats a aquest punt del nostre document creiem obligat desenvolupar mínimament el procediment per a elaborar un PDE, des d'un punt de vista metodològic i, així mateix, presentar els seus continguts bàsics. De tal manera que pugui servir al nostre actiu sindical de guia d'iniciació per dur a terme el pla als seus centres de treball.

El Pla pot ésser impulsat per algun dels agents que componen la plantilla del centre de treball, per exemple, per la direcció o la representació sindical. Tanmateix, el compromís de la direcció és essencial perquè es duguin a terme les mesures necessàries per a una mobilitat sostenible.

Un PDE és un procés dinàmic que no es tanca mai, sinó que ha d'estar en revisió permanent, en un procés de millora constant.

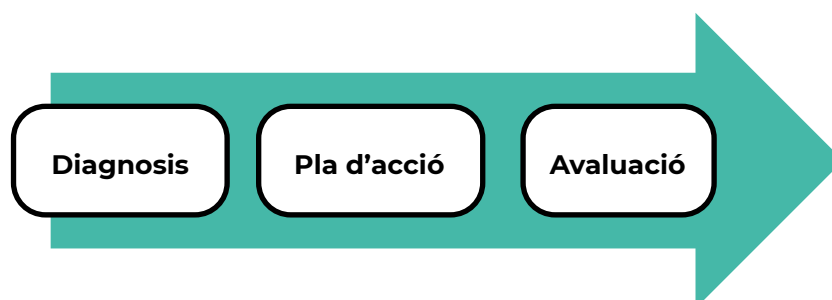
A partir de la demanda i l'oferta de la mobilitat s'han d'establir les estratègies i les mesures d'intervenció per fomentar la mobilitat sostenible. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i determinar-ne els responsables dins l'organització. Si algunes propostes excedeixen l'àmbit del centre de treball establir qui n'és el responsable i disposar com se'ls farà avinent perquè les desenvolupin. I, finalment, establir indicadors de seguiment dels resultats de l'aplicació de les mesures del pla.

Esquema de les diverses fases del PDE i les figures per planificar i gestionar la mobilitat als centres de treball



Font: Elaboració ISTAS

Esquema del procés a seguir en un pla de mobilitat a la feina



Font: Elaboració ISTAS

Els continguts del Pla de desplaçaments d'empresa

Fases de l'elaboració d'un PDE:

1. Realització de la diagnosi

Quin és l'escenari de partida i quins problemes es detecten?

Recollida d'informació, identificació dels problemes i comprensió de la situació de partida per avaluar el potencial de canvi i definir l'estratègia que cal aplicar per assolir els objectius proposats.

2. Elaboració del pla d'acció

Què volem canviar i on volem arribar?

Adoptar solucions per avançar cap a una mobilitat més sostenible i segura de les persones treballadores, identificant els agents implicats en el procés, el calendari d'actuació i la inversió material i econòmica necessària.

3. Seguiment i avaluació del pla

Quines millores hem aconseguit?

Concreció dels beneficis ambientals, socials i econòmics d'haver aplicat el Pla d'acció i de l'evolució de cadascuna de les mesures realitzades.

4.3.1. La Diagnosi

- Quin és l'escenari de partida i quines problemàtiques es detecten?
- Recull de la informació.
- Anàlisi de les dades.
- Elaboració de les conclusions.

L'estudi d'un sistema aporta coneixement sobre la dinàmica i el funcionament. Només amb aquest coneixement es pot actuar en la direcció adequada per transformar la realitat, d'acord, naturalment, amb els principis i els objectius estratègics definits prèviament.

L'anàlisi de la situació d'un centre de treball pel que fa a l'accessibilitat i els àmbits que se'n relacionen o deriven és el punt clau del procés d'implantació d'un model més sostenible i segur. La informació que s'obté sobre els hàbits de mobilitat de les persones, l'oferta de serveis i les infraestructures de mobilitat per accedir al centre de treball, la gestió de la mobilitat que es pugui dur a terme, són aspectes capitals del procés de la diagnosi. El seu coneixement tindrà una influència decisiva sobre les propostes i mesures d'actuació que es plantegin a posteriori.

S'ha de realitzar un qüestionari específic a les persones treballadores del centre de treball, això donarà una radiografia ajustada de la demanda de mobilitat i dels hàbits personals i col·lectius, i permetrà identificar els grups subjectes a possibles millores o els que tenen comportaments i actituds en què es pot influir. Així mateix, es trobarà l'explicació del perquè es fan els desplaçaments d'una manera o altre.

La informació recollida també permet fer un balanç social, ambiental i econòmic quantificant les emissions de contaminants i de gasos amb efecte d'hivernacle, l'accidentalitat i el cost social i econòmic de la mobilitat, etc.

Aquestes dades són fonamentals, per exemple, per incidir en la planificació dels serveis de transport públic col·lectiu que donen o poden donar serveis al centre de treball, impulsar altres modes de mobilitat més eficients i sostenibles o bé repartir més equitativament l'espai públic de l'àrea on es localitza el centre de treball. Així mateix, per plantejar-se escenaris a assolir en aquests paràmetres, per exemple, en la disminució dels accidents *in itinere* de trànsit prevenint-los i de les emissions de les micropartícules que empobreixen la qualitat de l'aire

L'etapa d'anàlisi i de diagnosi de la mobilitat del centre de treball finalitza amb la redacció de les conclusions dels principals resultats que han de servir per definir les línies estratègiques d'actuació i el plantejament de les propostes concretes a executar que reculli el pla d'acció.

Aspectes que cal contemplar durant la fase de diagnosi d'un Pla de mobilitat d'un centre d'activitat laboral:

a. Característiques del centre de treball

- Localització i dimensions.
- Sector o sectors d'activitat.
- Nombre de persones treballadores interns i externs.

La contextualització del centre de treball

El primer pas a realitzar en el procés diagnòstic d'un centre d'activitat econòmica és determinar-ne la tipologia i les seves característiques, però també la seva localització i contextualització de l'entorn.

D'entrada, no tindrà res a veure si el centre de treball es localitza en una zona urbana consolidada del centre urbà, amb un elevada concentració i diversificació de funcions urbanes (activitat productiva, comercial, residencial, equipaments, etc.) o en una zona perifèrica, poc concentrada i extensa i amb una gran especialització funcional com pot ser un polígon industrial.

El repartiment modal per accedir als enclavaments periurbans trenca la majoria de les característiques habituals dels àmbits urbans consolidats. La ubicació de la majoria dels parcs empresarials -allunyats habitualment dels nuclis urbans o amb autèntica barreres infraestructurals, per exemple- i localitzats amb una lògica de bona accessibilitat amb cotxe comporta que hi hagi molt pocs desplaçaments a peu i amb bicicleta. A això cal sumar-hi que sovint tenen dèficits o, directament, inexistència de serveis de transport públic. Per aquest motiu, a pràcticament tots els polígons l'ús del vehicle privat de motor supera la resta dels sistemes de desplaçament.

b. Demanda de mobilitat

• Enquestes de mobilitat a les persones treballadores.

- Perfil de l'enqu Coastat: sexe i edat.
- El mode o modes amb què es realitzen els desplaçaments. A partir dels resultats obtinguts es pot fer un balanç de les emissions segons la distribució modal -percentatge d'ús dels diferents modes de mobilitat i la distància del desplaçament.
- Origen del desplaçament.
- Els desplaçaments que es realitzen en horari de treball.
- Itineraris habituals.
- Horaris d'entrada i sortida.
- Temps invertit en el desplaçament.
- Distància recorreguda.
- Costos de la mobilitat.
- La possessió o no de carnet de conduir.
- La disposició habitual de vehicle.
- Si es desplaça amb vehicle propi on s'aparca.
- La realització de teletreball i els dies que se'n fa.
- Els accidents in itinere ocorreguts en un període determinat.
- Coneixement que es té de l'oferta de les maneres sostenibles per accedir al centre de treball.
- Disponibilitat de canviar de mode de desplaçament i sota quines condicions es canviaria.
- Valoracions personals i propostes en matèria de mobilitat.

Un cop recopilades les dades obtingudes en les enquestes, més enllà de presentar-les i analitzar-les disgregadament, també és necessari fer-ho creuant les dades, per exemple, per relacionar orígens dels desplaçaments amb els horaris d'entrada i sortida a la feina, el temps de desplaçament, les distàncies recorregudes i els costos per modes de mobilitat utilitzats. Així

mateix, fer esment dels usos dels modes per gènere i edats. I, també, especialment els accidents *in itinere* associar-los als modes de mobilitat.

La realització de l'enquesta es pot complementar amb un grup d'entrevistes personals amb els responsables de personal o de direcció de l'empresa, així com també amb els representants sindicals o col·lectius específics que es desplacen en un mode concret de mobilitat, per exemple, els que desplacen amb bicicleta per així conèixer les seves opinions i valoracions sobre la mobilitat en aquest mode concret, així com les propostes per millorar les condicions per accedir amb aquest mode.

c. Mesures i àmbits d'organització i gestió de la mobilitat sostenible

- Presència en la negociació col·lectiva d'acords per organitzar i gestionar la mobilitat a les empreses (apartat de mobilitat al conveni col·lectiu, en pactes o acords d'empresa, propostes en prevenció de riscos laborals que incorporin els accidents *in itinere* de trànsit, altres)
- Existència de mesures de mobilitat a les empreses (transport d'empresa, gestió del cotxe compartit i incentius al seu ús, ajuts per a l'adquisició d'abonaments de transport, cessió de bicicletes, altres)
- Formació i informació en mobilitat sostenible (conscienciació i sensibilització, informació en la intranet de l'oferta de modes sostenibles, altres)
- Presència de planificació o d'algun àmbit de gestió de la mobilitat a les empreses (Taula de mobilitat, Gestor/a de mobilitat, altres)

d. Oferta de mobilitat

Accessibilitat a peu:

- Els itineraris a peu existents, localització, connexió i continuïtat.
- Estat de l'espai públic, dimensió i estat de les voreres; presència, localització i condicions dels passos de vianants.
- Estat de la il·luminació dels itineraris.
- Estat del mobiliari urbà i verd urbà.

Accessibilitat amb bicicleta i amb patinet:

- Itineraris amb bicicleta existents, localització, connexió i continuïtat.
- Oferta d'aparcament de bicicleta, localització i dimensió, punts de recàrrega elèctrica.
- Presència de dutxes i vestuaris.
- Flota de bicicletes d'empresa.
- Accés a serveis de bicicleta o patinet compartit.

Accessibilitat en transport públic col·lectiu:

- Xarxa d'infraestructures ferroviàries (tren, metro, tramvia).

- Serveis de ferrocarril, itineraris, localització i accessibilitat a les parades, amplitud horària i freqüències.
- Serveis d'autobús urbà i interurbà, diürn i nocturn, itineraris, localització i accessibilitat a les parades, amplitud horària i freqüències.
- Corredors segregats, carrils bus.
- Intermodalitat (estacions i parades d'intercanvi modal, aparcament dissuasiu).

Accés en transport col·lectiu d'empresa:

- Línies en servei, itineraris, horaris i freqüències.
- Gestió propi o compartit amb altres empreses.
- Condicions d'ús i abastament de la plantilla: general o per col·lectius específics.

Vehicle privat:

- Xarxa d'infraestructures viàries, itineraris, connectivitat, grau de congestió, de pagament o gratuïta.
- Estacionament en el centre de treball, nombre de places i ocupació i gestió.
- Estacionament en l'espai públic, nombre de places i ocupació i regulació.
- Existència de plus transport per distància o per altres criteris.
- Gestió del cotxe col·laboratiu (*carpooling*).
- Adscripció a un servei de cotxe compartit (*carsharing*).

e. Conclusions

Exemples de possibles conclusions de l'anàlisi de la demanda i l'oferta:

Transport públic col·lectiu:

- La freqüència de pas dels autobusos és adequada o inadequada.
- La distància i l'accessibilitat a la parada o estació és convenient o és un inconvenient.
- Manca il·luminació en el recorregut nocturn a les parades o té il·luminació suficient.
- El mobiliari de les parades de transport públic es troba en bon estat o en mal estat.
- Els horaris de ferrocarril estan coordinats o no estan coordinats amb el dels autobusos.

Mobilitat a peu:

- Les voreres són estretes i es troben en mal estat o són amples i estan en bon estat.
- Els passos de vianants estan lluny i no estan semaforitzats o estan a prop i estan semaforitzats.
- La il·luminació nocturna és inadequada i afecta la seguretat dels vianants o és òptima i beneficia la seguretat.
- Algunes voreres estan envaïdes per automòbils aparcats o les vores estan lliures d'obstacles.

Mobilitat amb bicicleta:

- No hi ha xarxa de carril bici o espais protegits per circular les bicicletes o existeix un itinerari per bicicletes convenient.

- Manca aparcament segur per a bicicletes o hi ha aparcament segur.

Xarxa viària:

- La configuració dels carrers afavoreix l'elevada velocitat dels automòbils i camions o la configuració dels carrers redueix la velocitat.
- Les vies d'accés estan col·lapsades en hora punta o són fluides.

Aparcament:

- L'excedent de places d'aparcament gratuïtes fomenta l'ús del cotxe o la manca de places dissuadeix l'ús del cotxe.
- Manca estacionament a la via pública i s'estaciona en llocs no permesos o l'estacionament és abundant i totalment correcte.
- La regulació de l'estacionament exclusiu per a veïns i veïnes impedeix aparcar-hi o la inexistència de regulació de l'estacionament possibilitat aparcar arreu.

4.3.2. El Pla d'acció

- Definició de les línies estratègiques.
- Plantejament de les mesures d'actuació.
- Elaboració del Pla d'acció.

Un cop analitzada la informació recopilada, realitzada la diagnosi i extretes les conclusions, el procediment continua amb el plantejament dels objectius i les línies estratègiques que han d'agrupar les diferents propostes d'actuació.

Una línia estratègica és un àmbit d'actuació plantejat en forma d'objectiu genèric. Per exemple, augmentar l'ús del transport públic o incrementar els desplaçaments amb bicicleta. Cadascuna d'aquestes línies d'actuació contindrà una sèrie de mesures definides adequadament en el Pla d'acció.

Perquè sigui un document veritablement efectiu, cal que, de cada mesura es concretin els aspectes següents:

- Prioritat en el conjunt del Pla.
- Període de realització i terminis.
- Àrees de l'empresa responsables i possibles col·laboradors externs.
- Pressupost, recursos necessaris i finançament.
- Beneficis socials, ambientals i econòmics esperats.
- Indicadors de seguiment.

El Pla d'acció constituirà, així, el document marc i bàsic de treball que planificarà la tasca de la Taula de Mobilitat per avançar cap a la mobilitat sostenible. La figura del Gestor/a de mobilitat també tindrà un paper fonamental en la posada en funcionament i el seguiment de les mesures.

Una gran part de les propostes implicarà necessàriament la intervenció de més d'una àrea de l'empresa o agent extern. Les actuacions, per tant, han de ser vistes com un projecte comú i col·lectiu, que requereix la col·laboració i la cooperació de tots els actors implicats.

Sens dubte, hi ha actuacions que no incumbeixen de dur terme a l'empresa i que són responsabilitat d'agents externs, però no és menys cert que l'empresa pot jugar un paper important a l'hora de demanar actuacions que concerneixen de ser fetes per les administracions públiques. Per exemple, proposar una millora del transport públic que dona servei al centre de treball. Això mateix, per guanyar força es pot realitzar de forma conjunta amb altres empreses de l'entorn amb les que es comparteixin necessitats i sensibilitats. En tot cas, l'empresa sempre té l'opció d'adoptar aquesta actitud proactiva i anar més enllà de dedicar-se a les atribucions que li són pròpies del seu centre de treball.

Una manera clara d'implicar-se és en el cas que s'elabori un pla de mobilitat d'una àrea determinada on es localitza el centre de treball, com pot ser un polígon d'activitat econòmica, complex d'oficines o un equipament multi empreses col·laborar en la seva realització i execució.

L'impuls del Pla ha d'anar acompanyat també d'accions informatives i formatives que aportin coneixement i instruments a les persones treballadores per estimular un canvi d'actituds i hàbits. Aquesta transmissió d'informació s'ha de fer en clau positiva i creativa per tal de fer entendre que l'objectiu no és estigmatitzar l'automòbil i les persones que l'utilitzen, sinó introduir noves perspectives i maneres d'entendre la mobilitat quotidiana, per tal que a partir de totes les alternatives de mobilitat que es tinguin a l'abast, es sigui capaç en cada moment d'optar per la més adequada i més beneficiosa, tant pel personal de l'empresa com per al conjunt de la societat.

Tot seguit posem uns exemples de possibles línies estratègiques a incorporar al pla d'acció i de mesures per desenvolupar-les:

LÍNIA ESTRATÈGICA	RESPONSABILITAT	MESURES D'ACTUACIÓ
1. Gestió i planificació de la mobilitat	Empresa	1.1 Creació i consolidació de la Taula de mobilitat 1.2 Implantació del Gestor/a de mobilitat 1.3 Difusió del PDE entre les persones treballadores 1.4 Revisió i reelaboració del PDE cada 6 anys i elaborar informes intermedis d'avaluació
	Administració pública	1.4 Formació i suport tècnic al Gestor/a de mobilitat
2. Augmentar els desplaçaments a peu	Empresa	2.1 Oferir incentius als desplaçaments a peu 2.2 Garantir l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda
	Administració pública	2.3 Ampliar voreres i il·luminar-les adequadament 2.4 Ordenació dels itineraris per als desplaçaments a peu
		2.5 Pacificar el trànsit de l'entorn del centre de treball

3. Augmentar els desplaçaments amb bicicleta i patinet	Empresa	<p>3.1 Instal·lació d'aparcament segur a l'interior de l'empresa</p> <p>3.2 Instal·lació de vestuaris i dutxes</p> <p>3.3 Disposar de punts de recàrrega elèctrica per a bicicletes i patinets...</p> <p>3.4 Fer formació en seguretat viària en bicicleta i patinet</p> <p>3.5 Fer formació en manteniment i petites reparacions de la bicicleta</p> <p>3.6 Posar a disposició de les persones treballadores una flota de bicicletes d'empresa</p> <p>3.7 Bonificació per part de l'empresa de la subscripció al servei públic de bicicletes</p>
	Administració pública	<p>3.8 Construcció d'un carril bicicleta connectat a la xarxa d'itineraris per bicicleta</p> <p>3.9 Implantació d'una estació del servei públic de bicicletes propera al centre de treball</p>
4. Recuperació i ampliació del transport col·lectiu d'empresa	Empresa	<p>4.1 Garantir l'accés a totes les persones treballadores d'un mateix centre de treball sense exclusions</p> <p>4.2 Mancomunar entre empreses el servei de bus</p> <p>4.3 Garantir la intermodalitat amb altres serveis i modes de transport públic</p> <p>4.4 Revisar periòdicament els itineraris i horaris adequant-los a les noves necessitats</p>
	Administració pública	<p>5.1 Bonificació per part de l'empresa dels viatges amb transport públic</p> <p>5.2 Informar de l'oferta de transport públic</p>
5. Incrementar l'ús del transport públic	Empresa	<p>5.3 Ampliació de la cobertura horària</p> <p>5.4 Adequar els horaris del transport públic als horaris laborals</p> <p>5.5 Coordinació dels horaris de l'autobús amb els del ferrocarril</p> <p>5.6 Millora de l'equipament i accessibilitat a les parades d'autobús.</p> <p>5.7 Millora de la velocitat comercial i la regularitat de l'autobús (carril bus, prioritització semaforica)</p>
	Administració pública	<p>6.1 Implantar una web i una app per gestionar el cotxe compartit</p> <p>6.2 Fer una campanya de promoció del cotxe compartit</p> <p>6.3 Prioritzar les places d'aparcament per als usuaris del cotxe compartit</p> <p>6.4 Oferir ajuts al cotxe compartit</p> <p>6.5 Disposar de punts de recàrrega del vehicle elèctric</p>
6. Fomentar l'ús eficient del cotxe	Empresa	<p>7.1 Establir criteris de gestió sostenible de l'aparcament: prioritització de les persones treballadores sense opció d'accedir en altres modes, dels usuaris del cotxe compartit i instal·lar aparcament per bicicletes</p> <p>7.2 Establir una tarifa amb un doble objectiu: dissuadir de l'ús del vehicle privat i finançar les mesures de foment dels modes sostenible</p> <p>7.3 Compensar les persones treballadores que deixin d'utilitzar l'aparcament</p> <p>7.4 Reduir les places d'aparcament a mesura que augmenta l'ús d'altres modes</p>
	Administració pública	
7. Gestió sostenible de l'estacionament	Empresa	
	Administració pública	

8. Mesures d'organització del treball favorables a la mobilitat sostenible	Empresa	8.1 Instaurar el teletreball 8.2 Compactar les jornades laborals per instaurar la setmana laboral de 4 dies 8.3 Implantar la jornada intensiva 8.4 Al haver-hi diversos centres de treball possibilitar el treballar al més proper al lloc de residència i millor servit amb modes sostenibles
--	---------	---

4.3.3. L'Avaluació

- Elaboració d'un informe d'avaluació.
- Presentació a la Taula de Mobilitat.
- Actualització del Pla d'acció segons els resultats obtinguts.

A l'avaluació s'ha de fer el seguiment de les mesures previstes al pla d'acció que han estat executades i quins han estat els resultats de la seva execució.

Un cop implantades les propostes d'actuació previstes al pla d'acció, i, una vegada, hagi transcorregut el temps necessari per consolidar les mesures aplicades, cal fer una avaluació dels resultats aconseguits. Aquest seguiment és totalment imprescindible per determinar el grau d'assoliment de la línia estratègica plantejada i si és el cas les barreres o obstacles que han impedit el resultat desitjat. El que ha de permetre en el darrer cas replantejar les mesures i com dur-les a terme.

La Taula de Mobilitat, a través de la figura del Gestor/a de mobilitat, ha de dur a terme l'avaluació continua del desenvolupament dels mesures i l'evolució dels resultats.

Atès que el termini de realització de cada mesura serà diferent -mentre algunes s'aplicaran a curt termini, altres ho seran a mitjà o llarg termini-, probablement s'hauran de definir diferents nivells temporals de revisió.

Sigui com sigui, el procés d'avaluació, com en el cas de la resta de fases d'elaboració del Pla, ha de comptar amb la participació activa de tots els agents implicats a la Taula de mobilitat, atès que les mesures aplicades han estat prèviament consensuades per tots ells.

Si bé en la majoria dels casos, aquesta avaluació es pot basar en indicadors numèrics que permetin veure l'evolució d'un fenomen determinat (usuaris del transport públic, usuaris del vehicle privat, places d'aparcament...), no totes les millores podran ser determinades per mitjà d'aquests indicadors quantitatius, sinó que caldrà introduir anàlisis qualitatives que vagin més enllà de les xifres (satisfacció dels usuaris del transport públic, grau de coneixement de les alternatives en modes sostenibles implantades...)

En molts casos, definir tendències i comportaments generals serà més útil que trobar una dada determinada.

Les campanyes informatives o l'edició de materials divulgatius, per exemple, no es poden mesurar en termes numèrics, sinó que tenen a veure amb una actuació qualitativa. En molts casos, fins i tot, els resultats obtinguts en diferents actuacions hauran de ser llegits de manera creuada i integrada amb la col·laboració dels diferents agents, ja que poden tenir opinions i posiciona-

ments no sempre coincidents. De tota manera, en cap cas els indicadors han de convertir-se en un objectiu en si mateixos.

Tota aquesta informació de caràcter qualitatiu i quantitatiu ha de permetre elaborar un informe de valoració del grau d'aplicació del Pla, que contindrà una anàlisi a tres nivells:

- Estat d'execució de cada línia estratègica.
- Estat d'execució de les mesures d'actuació.
- Beneficis aconseguits amb cada mesura d'actuació.

L'informe d'avaluació ha de ser sotmès a valoració i aprovació pels membres de la Taula, incorporant els punts forts i febles que s'han manifestat durant el procés d'implantació de les diferents mesures.

El Pla d'acció és, sobretot, un document viu i obert que de forma periòdica ha de ser revisat i reformulat. Serà treball del Gestor/a de mobilitat reelaborar els continguts del Pla d'acció per tal d'adaptar-los i adequar-los per reeixir amb els objectius del PDE i planificar les actuacions futures de forma consensuada amb els agents de la Taula de mobilitat.

El principal indicador que hem de tenir present i que aglutina els resultats de la resta és com evoluciona la distribució modal com a resultat de la implantació de les mesures d'actuació contingudes en el pla d'acció. És a dir, quin pes té cada mode de mobilitat en els desplaçaments al centre de treball i com van evolucionant amb el pas del temps en relació al punt de partida. Òbviament, el resultat esperat hauria de ser que els modes sostenibles van guanyant pes en detriment dels insostenibles. Per comprovar-ho periòdicament caldrà preguntar a les persones treballadores amb quin mode de mobilitat es desplacen a la feina.

Exemples d'alguns dels indicadors a aplicar en el pla de desplaçaments d'empresa

Indicadors	Estat inicial	Valor objectiu	Valor aconseguit
1. Distribució modal dels desplaçaments a la feina			
- a peu			
- bicicleta			
- patinet			
- autobús d'empresa			
- transport públic			
- cotxe			
- cotxe compartit			
- motocicleta			
2. Formació en bicicleta			
- persones que han fet formació en seguretat viària			
- Persones que han fet formació en manteniment i petites reparacions			
3. Bonificació del transport públic i del servei públic bicicletes			
- persones que tenen bonificat el transport públic			
- persones que tenen bonificat el servei públic de bicicletes			
4. Places d'estacionament dins del centre de treball			
- cotxe			
- cotxe compartit			
- motocicletes			
- bicicletes			
- patinets			
- punts de recàrrega elèctrica per modes			
5. Accidents <i>in itinere</i> de trànsit			
- vianants			
- bicicleta			
- patinet			
- autobús d'empresa			
- transport públic			
- cotxe			
- motocicleta			

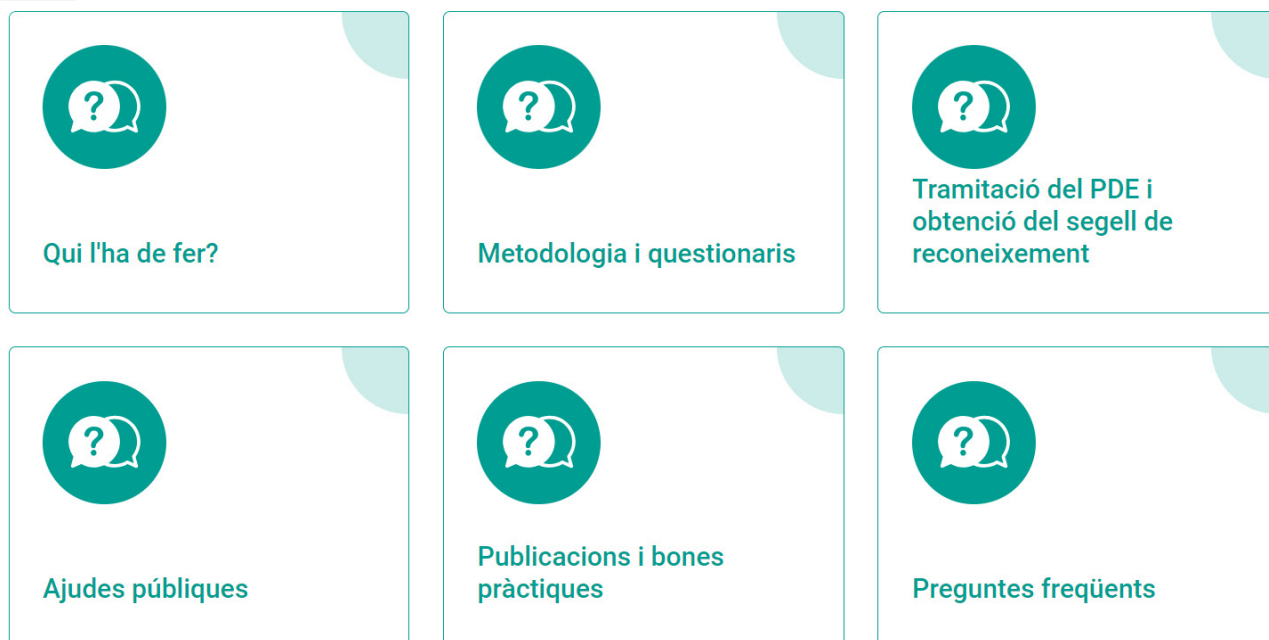
4.4. Instruments de suport a l'elaboració i execució dels Plans de desplaçaments d'empresa

Més enllà de la normativa i la planificació cal dotar-se d'altres recursos per facilitar i garantir que els centres de treball de les empreses i les administracions públiques facin efectivament els PDE. Per això cal crear un Programa específics de mobilitat a la feina que abasti el conjunt del país. La seva funció principal seria promoure l'execució dels PDE i fer el seguiment dels resultats. En definitiva, assessorar i fer l'acompanyament a les empreses en l'elaboració i posada en marxa de les actuacions que prevegin, així com per a valorar els resultats.

D'algun manera ja s'han donat passos en aquesta direcció, els quals passarem a relatar tot seguit. Tanmateix, tant la cobertura territorial com el desplegament de funcions és incomplet, doncs els recursos que ara tenim no abasten tot el territori català i les atribucions que tenen són parcials en comparació amb tot allò que proposem aquí.

4.4.1. Pàgina web dels Plans de desplaçaments d'empresa de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona

Per a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa compten amb un instrument de suport proporcionat per l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM) que exerceix la seva funció en les 12 comarques barcelonines³⁴. En l'espai web de l'ATM s'hi recull un àmbit específic sobre el pla de desplaçaments d'empresa on se'ns ofereixen una sèrie d'eines per a la realització del plans³⁵.



34 Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental i Vallès Oriental.

35 [Web Pla desplaçaments d'empresa ATM de Barcelona.](#)

En concret trobem un àmbit on s'ofereix informació sobre qui ha de fer el PDE que fa referència a la normativa que ja hem esmentat sobre la qualitat de l'aire i el Pla Director de Mobilitat. Un altra apartat es basa en la metodologia per fer els PDE on es pot descarregar un document metodològic, també hi trobem models de qüestionaris per a realitzar la diagnosi del pla i, així mateix, conté una eina que permet calcular les externalitats produïdes per la mobilitat podent-se incorporar a la diagnosi del PDE i com a conseqüència fer propostes de reducció amb la implantació del pla. També consta un altre apartat sobre com tramitar el PDE i obtenir el segell de reconeixement que atorga la mateixa ATM segons s'ha fet.

Segell dels PDE de l'ATM



Un altre dels aspectes tinguts en compte en aquest espai web és el referent a les ajudes públiques que es poden obtenir per l'elaboració d'un PDE. És interessant aturar-nos un moment en aquest capítol i mirar-ho amb més deteniment.

D'entrada, trobem les ajudes al import de la realització d'un PDE. En concret la Resolució de 13 d'octubre de 2022, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa³⁶.

En aquest sentit en el punt 6 s'especifiquen les despeses subvencionables amb tres supòsits, entre els quals n'hi ha un que correspondria a un PDE elaborat de forma conjunta per diverses empreses:

- Per a les empreses amb més de 250 treballadors/treballadores, l'import de la subvenció serà de com a màxim el 50% del pressupost del cost de la realització del PDE. En tot cas, l'import màxim per ajut serà de 7.000 €.
- Per a les empreses amb 250 treballadors/treballadores o inferior, l'import màxim de l'ajut serà del 65% del pressupost del cost de realització del PDE. En tot cas, l'import màxim per ajut serà de 7.000 €.
- Per a les agrupacions d'empreses, l'import màxim de l'ajut serà del 70% en el cas de PDE participats per 2 empreses, 80% en el cas de PDE participats per 3 empreses i 90% en el cas de PDE participats per 4 o més empreses del pressupost del cost de realització del PDE. En tot cas, l'import màxim per ajut serà de 9.000 €.

Posteriorment, en aquest apartat de la web trobem un llistat dels municipis de la província de Barcelona que ofereixen bonificacions a l'ordenança fiscal referent a l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) a les empreses que disposen d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa per a les persones treballadores.

.....

36 [RESOLUCIÓ de 13 d'octubre de 2022, per la qual s'aproven les bases reguladores de les subvencions destinades a l'elaboració dels plans de desplaçaments d'empresa.](#)

A continuació en l'espai web dedicat als PDE hi ha dos pestanyes més una de publicacions i bones pràctiques que conté, principalment guies de suport a la realització de la planificació de la mobilitat laboral i experiències concretes d'empreses que han avançat en el foment dels desplaçaments sostenibles a la feina, així com iniciatives diverses de suport per arribar-hi com, per exemple, el Segell asturià de mobilitat segura a la feina, al qual ens hem referit anteriorment com a exemple de proposta que s'ha fet per treballar per reduir l'accidentalitat viària laboral.

4.4.2. Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Tal com indica el mateix document el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU) és el marc de referència dels plans de mobilitat urbana sostenible dels 36 municipis metropolitans. És un pla estratègic i d'actuació sobre mobilitat en l'àmbit metropolità, que l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha d'executar i impulsar i que fou aprovat a finals del 2020³⁷.



En el Pla i consta una línia d'actuació que té per títol: Suport a la planificació i a la gestió de la mobilitat al lloc de treball i a centres generadors de mobilitat. En el seu desenvolupament es diu entre altres coses que s'han de fer les següents:

- Generar la base de dades d'empreses, centres de treball (ja siguin de naturalesa pública com privada) subjectes a la redacció de Plans de desplaçaments d'empresa (PDE).
- Donar suport econòmic i tècnic per a la redacció de PDEs. Línia de subvencions per a cofinançar els plans, subjecte al compromís a engregar mesures que es derivin dels Plans.
- Donar suport econòmic i tècnic per a generar bases de dades sobre els patrons de mobilitat (cens o enquestes) dels treballadors o usuaris dels àmbits subjectes per a redactar PDE. Aquesta ajuda estarà subjecta al compromís de mantenir i actualitzar aquestes bases de dades.

Pel que fa al cost orientatiu a assumir per part de l'AMB per dur terme aquesta línia d'actuació es preveia que fos d'uns 10.000.000€.

37 [Pla metropolità de mobilitat urbana.](#)

Segons la calendarització aquesta línia d'actuació es posava en marxa des de l'inici de la vigència del pla i fins la seva finalització el 2024. Tanmateix segons l'informe intermedi de seguiment de gener de 2023 cap d'aquestes propostes incloses en el PMMU ha avançat. Per tant creiem que no se li ha donat massa importància a aquesta mesura de suport a la planificació i a la gestió de la mobilitat al lloc de treball i caldrà trobar mecanismes per fer-la efectiva i un d'ells pot ser crear un grup de treball, similar a d'altres que ja hi ha emmarcats en aquest pla, per així donar-li impuls i fer-hi el seguiment. Grup de treball en el qual, per descomptat, han d'estar representats els sindicats.

4.4.3. Oficina per la mobilitat laboral de l'Ajuntament de Barcelona

A l'octubre de 2020 es signava el Pacte per fomentar una nova mobilitat laboral a Barcelona. En concret l'Ajuntament de Barcelona signa un acord de col·laboració amb les principals organitzacions sindicals i associacions empresarials per potenciar una mobilitat més sostenible, eficient i segura a la ciutat i a la seva àrea metropolitana. Aquesta fou una iniciativa impulsada inicialment per CCOO.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona es comprometia a crear una taula de coordinació i seguiment del pacte i també una oficina municipal de coordinació, assessorament i recursos per aconseguir els objectius i compromisos marcats. Pel que fa al primer àmbit no s'ha arribat a constituir mai la taula, en canvi l'oficina sí que va ser posada en funcionament amb l'encàrrec de fomentar una mobilitat més sostenible i segura de les persones treballadores en els seus desplaçaments. Així mateix, amb l'objectiu explícit d'impulsar els PDE de les diferents seus i equipaments municipals i en coordinació amb l'ATM donar suport als plans d'altres institucions, organitzacions i empreses públiques i privades de la ciutat.

Si bé s'ha de valorar positivament la seva existència i reafirmar la seva necessitat cal potenciar-la molt més, doncs per ara el resultat és bastant magre, atès que només s'han aprovat 3 PDE, tots ells relacionats amb organismes de l'ajuntament. Tot i que n'hi d'altres en curs com són els dels dos grans hospitals, el del Vall d'Hebron i el de Sant Pau. S'ha de tenir en compte que en el primer cas hi treballen al voltant de 9.100 persones i en el segon gairebé compta amb 5.000 persones treballadores el que dona fe de la magnitud que representen els desplaçaments a la feina que generen ambdós centres sanitaris en el si de la ciutat.

I, si bé era ja un objectiu principal des de ben antuvi i es va començar a treballar-hi el 2020, ara a les acaballes de 2023, el PDE de l'Ajuntament de Barcelona encara no està acabat. El que sens dubte és una anomalia atès que l'ajuntament hauria de donar exemple i erigir-se com a model a seguir per altres administracions públiques i per les empreses.

D'altra banda, tornant-nos a referir al Pacte com vàrem proposar a l'informe, promogut per CCOO i elaborat per l'Institut Metropolità: *La gestió de la mobilitat a la feina a Barcelona*, a fi de garantir-ne un bon funcionament i assegurar-ne la continuïtat a llarg termini, cal establir un reglament bàsic sobre el seu funcionament. Així mateix en relació a l'oficina de mobilitat laboral cal definir les seves funcions i estructura i dotar-la de finançament³⁸.

38 [La gestió de la mobilitat a la feina. Diagnosi i full de ruta per al Pacte per la Mobilitat laboral de Barcelona. Institut Metropolità. 2023.](#)

Igualment, diem en l'informe que un dels elements fonamentals que hauria de tenir l'Oficina per esdevenir un referent en la gestió de la mobilitat a la feina passa per definir una estratègia de comunicació i difusió. En concret, identificar que és el que es vol comunicar i crear una estratègia que identifiqui els públics als quals es dirigeix, a través de quins canals i amb quins materials. Per visibilitzar-la s'ha de dissenyar i desplegar el web de l'Oficina per la Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona que contingui eines i recursos i faciliti la comunicació per adreçar-s'hi. Al mateix, temps, l'oficina ha d'organitzar jornades tècniques, per formar i difondre les estratègies, els recursos, les diagnosis o els estudis elaborats, etc. I, així mateix, realitzar campanyes permanents sobre la conveniència de fer una gestió sostenible de la mobilitat a la feina.

5. Estudi de casos d'elaboració de plans de desplaçament d'empresa (PDE) per prevenir els accidents *in itinere* de trànsit

En aquest apartat del nostre estudi per donar suport al nostre argumentari hem volgut explicar quatre experiències d'empreses que han elaborat un PDE, recentment i que inclouen la prevenció dels accidents *in itinere* com una de les justificacions d'haver-lo fet i en conseqüència entre els seus objectius s'hi troba la reducció de l'accidentalitat ens els desplaçaments anant i tornant de la feina.

5.1. Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya

Localització: Vic i Granollers

Sector d'activitat: Educació superior

Persones treballadores: 1.338

Any d'aprovació del PDE: 2021

Tal com esmenta aquest PDE i amb el que nosaltres coincidim plenament, "en el marc de les polítiques de prevenció de riscos laborals, la mobilitat esdevé un eix bàsic i clau per a la prevenció dels accidents tant d'accés al lloc de treball com durant la jornada laboral". Posteriorment s'hi torna a referir afirmant que un dels objectius és la reducció dels índexs d'accidentalitat, tant *in itinere* com en missió.

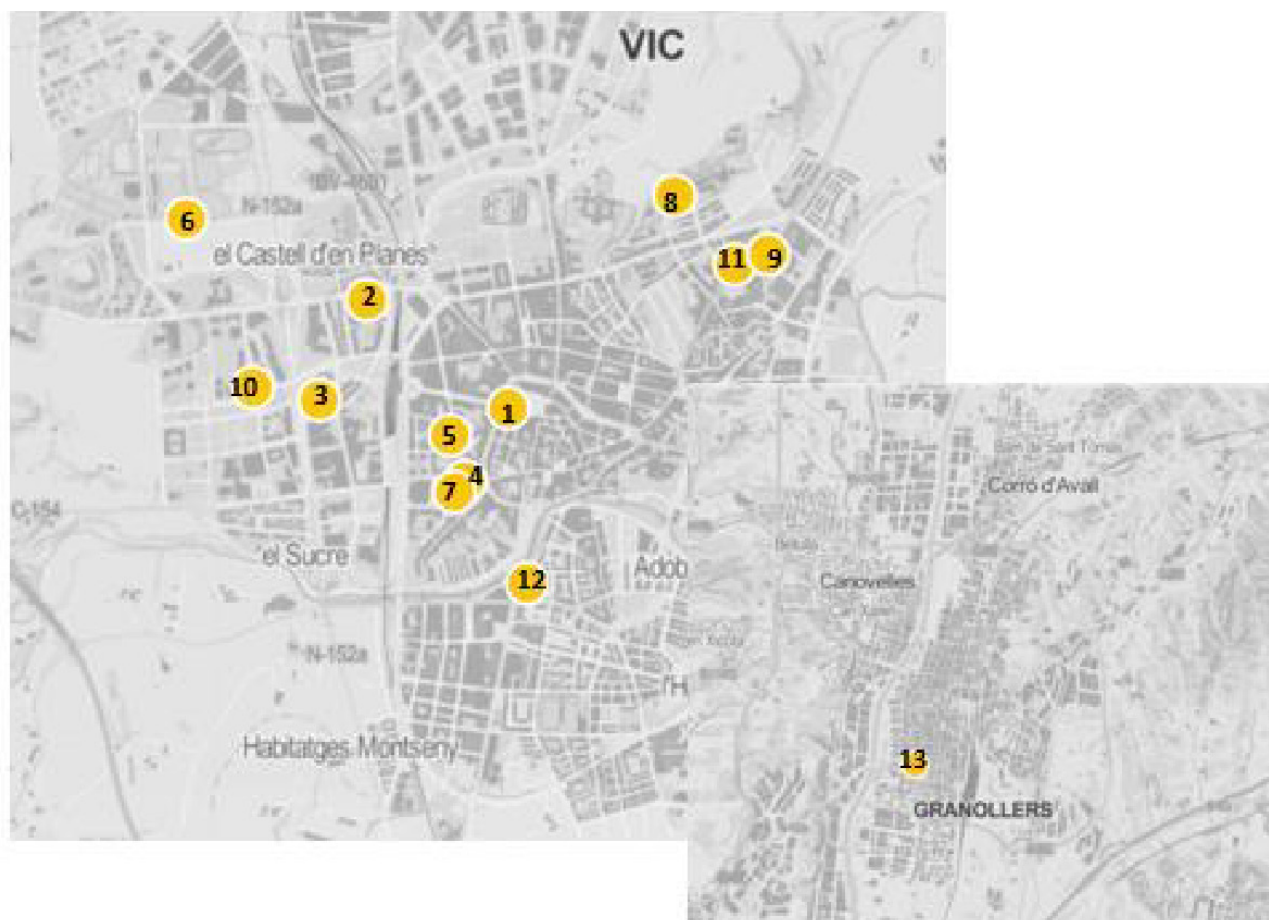
En relació a aquest PDE és interessant destacar que, per una banda, abasta tant a les persones treballadores el personal docent i investigador (PDI), al personal d'administració i serveis (PAS) i al conjunt d'estudiants. I, d'altra banda, aquest pla de 2021 és l'actualització i revisió del Pla de Mobilitat elaborat anteriorment l'any 2013-2014. Això darrer, ens ajudarà a constatar l'evolució dels hàbits de mobilitat d'aquests col·lectius entre aquests dos períodes, un fet prou significatiu per comprovar la validesa dels PDE.

Cal afegir que la Universitat de Vic s'ha beneficiat de la subvenció que atorga l'ATM per l'elaboració del PDE de 2021. El que vindria a demostrar la utilitat d'aquesta mesura favorable a la planificació de la mobilitat sostenible a la feina.

Caracterització de la Universitat de Vic

En el moment de l'elaboració del PDE La Universitat de Vic (UVIC) disposava de diversos centres repartits entre Vic i Granollers. A la ciutat de Vic, hi ha el Campus Ciutat format per 12 edificis situats en el conjunt de la ciutat i a Granollers (UGranollers), hi ha un centre situat al recinte Roca Umbert.

Centres de la UVIC a Vic i Granollers



Font: PDE Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya 2021

En aquell moment, la Universitat de Vic comptava amb 1.277 persones treballadores. D'aquestes, 288 de personal d'administració i serveis i 989 de personal docent i investigador.

Segons el lloc de residència de la plantilla, destaca en primer lloc la ciutat de Vic, amb un 38% del PAS i un 27% del PDI seguit de la resta de municipis de la comarca d'Osona i dels municipis del voltant de Vic amb un 42% del PAS i un 24% del PDI. Seguidament es situa Barcelona amb un 7% del PAS i un 17% del PDI. Així en termes generals podem dir que el PAS resideix més a prop dels centres de treball de Vic que no pas el PDI. I, en conseqüència això s'hauria de veure reflectit en la mobilitat.

Repartiment modal

En la distribució modal de la mobilitat dels desplaçaments a la feina predomina l'ús del vehicle privat, seguit a molta distància dels desplaçaments a peu que es situen en segon lloc.

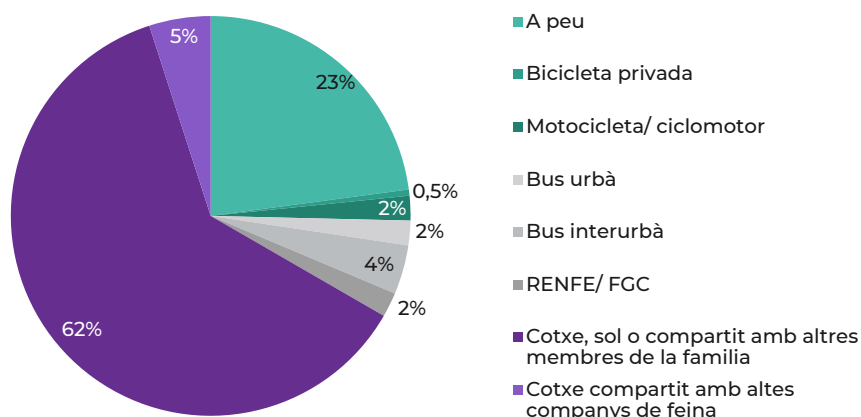
Observant les diferències entre el PAS i el PDI, podem veure com, si bé en els dos casos l'ordre entre ambdós modes de mobilitat és el mateix en vehicle privat el PAS (64%) es desplaça 12 punts per sobre que el PDI (52%), els desplaçaments a peu són gairebé idèntics. El que d'entrada

resulta xocant, tenint en compte, que el PAS, tal com hem vist anteriorment, resideixen en major proporció a la mateixa ciutat de Vic.

En canvi el transport públic l'utilitza un 16% el PDI per un 8% el PAS, just la meitat. El PDI principalment agafa el tren i l'autobús interurbà, doncs l'autobús urbà té un paper residual amb un escàs 1%. Probablement aquest major ús de la xarxa interurbana té a veure amb que el PDI té els residents a Barcelona 10 punts per sobre als del PAS i l'oferta a aquesta ciutat amb tren i amb el bus exprés és més adequada que no pas amb la resta d'Osona on viuen més els PAS i per això utilitzen més el vehicle privat. Potser, també té a veure amb que el PDI disposa de flexibilitat horària sense cap tipus d'horari establert ni fix, mentre que el personal de PAS tenen un horari establert i no disposen de flexibilitat horària. Encara que les magnituds són més petites la bicicleta també té un ús molt desigual, un 5% el PDI i un 0,5% el PAS.

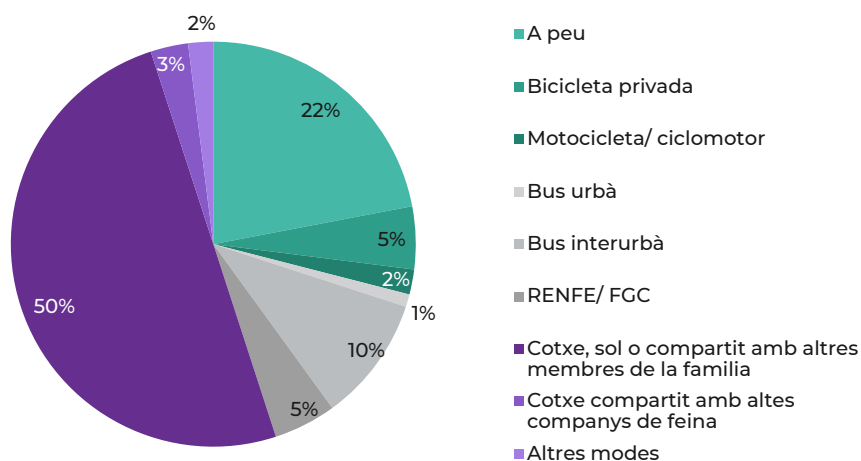
Si tenim en compte que el PDI gairebé triplica el nombre de persones treballadores que té el PAS, aleshores en números absoluts el major pes que tenen els modes sostenibles en el repartiment modal global és molt més rellevant.

Repartiment modal UVIC 2021



Font: PDE Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya 2021

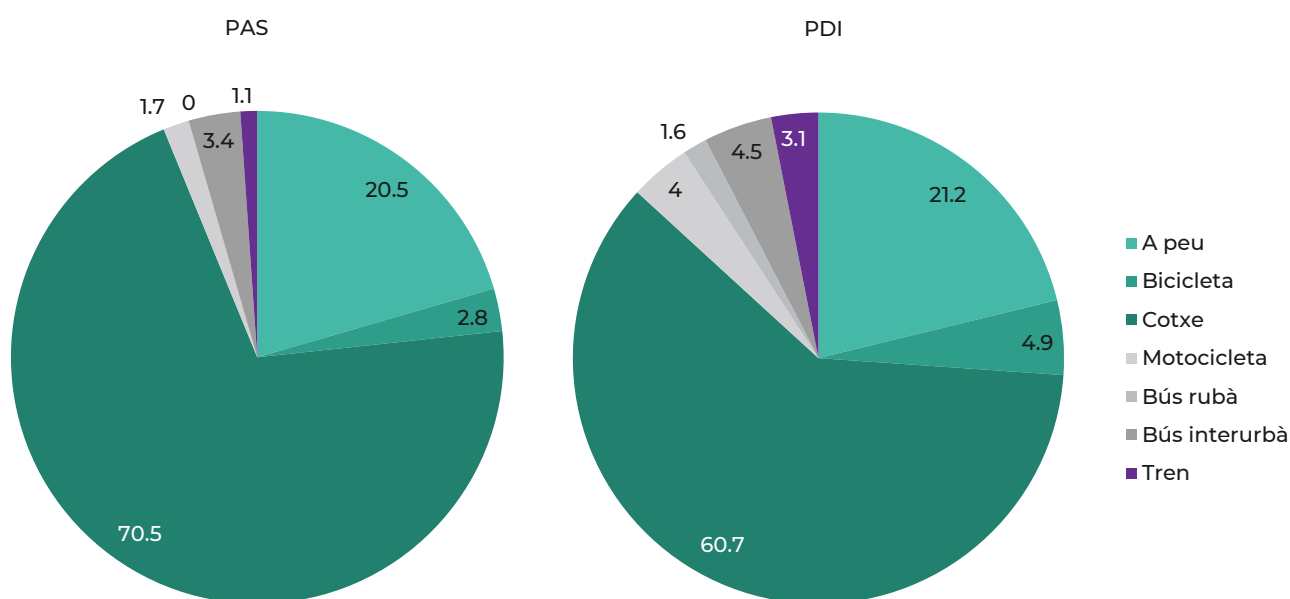
PDI



Font: PDE Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya 2021

De totes maneres un dels fets més remarcables a ressenyar són les diferències entre el repartiment modal del PDE de 2014 i el més actual de 2021. Doncs les persones treballadores han reduït ostensiblement l'ús del vehicle privat en 8 punts en el cas del PAS i en 13 el PDI, a més en el cas d'aquests últims han doblat l'ús del transport i el que més ha augmentat és l'autobús interurbà. Tinguem en compte que el autobús exprés e12 Barcelona - Vic va començar a funcionar el 2015. Tot això té major significança si posem de relleu que des del primer PDE i el segon les persones treballadores en total han passat de poc més de 700 el curs 2013-2014 a gairebé 1.300, en conseqüència, el total de desplaçaments en modes sostenibles s'han més que doblat i en percentatge han passat en el global de la plantilla d'aproximadament d'un 35% a un 45%.

Repartiment modal UVIC 2014



Font: PDE Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya 2021

Els accidents *in itinere*

En relació als accidents *in itinere* de trànsit, tal com recull el PDE de la Universitat de Vic, en el període que va del juliol de 2017 fins al maig del 2020, la plantilla va patir 5 accidents en els desplaçaments a la feina, dels quals 4 van ser amb vehicle privat, i cap accident durant la jornada laboral in missió. Aquests accidents han provocat un total de 643 dies de baixa.

En el PDE es diu que per tal de minorar l'accidentalitat de les persones treballadores, des de la Universitat es fa una formació a tot el personal de nova incorporació que incorpora informació d'aspectes de prevenció de riscos laborals, tal com marca la legislació, d'accidents *in itinere* i accidents in missió, incloent els desplaçaments a peu, en cotxe i en bicicleta.

Objectius del PDE

Entre els objectius bàsics del PDE com a línies estratègiques favorables a una mobilitat més segura en destaquem els següents:

- Aconseguir augmentar mínim en un 5%, l'accés en modes no motoritzats %.
- Incrementar en un 10-15% el nombre de treballadors que utilitzen el transport col·lectiu.
- Incrementar l'ocupació del vehicle privat. Passar d'una ocupació d'1,2 a 1,35 ocupants per vehicle.
- Reducció en 1% la mobilitat casa-treball, vinculada a diferents mesures de gestió com potser el teletreball.

A banda d'aquests objectius quantitius destaca com a objectiu general del PDE continuar millorant en la seguretat viària.

Finalment, en l'apartat d'indicadors per fer una avaluació sobre l'adequació dels resultats i com a instrument de seguiment i control dels objectius del PDE se n'inclou un concret sobre l'accidentalitat viària.

SEGURETAT VIÀRIA

Número d'accidents/any:

Nº accidents:

Dades recursos humans:

Dies de baixa mitjana:

Nº dies:

Balanç

A l'UVIC s'ha apostat pels PDE com a eina necessària per una mobilitat sostenible i segura. Ja porten 2 PDE, i es pot veure un canvi en el repartiment modal entre 2014 i 2021, canvi que òbviament no és de responsabilitat única perquè s'hagi redactat el PDE atès que també han condicionat elements de l'entorn, però que sí que demostra un interès per part de la universitat que està veient resultats.

Al pla es parla que el PDE ha de ser una eina de reducció dels accidents, però entre el pla d'actuacions previst, i la realitat sempre hi ha una gran diferència. Aquestes són algunes de les actuacions que s'han fet i poden servir per tenir una mobilitat in itinere més segura i reduir els accidents:

El teletreball es una eina molt eficaç, ja que la mobilitat més segura és la que no es fa. Abans de la pandèmia de la Covid-19 no es feia teletreball tret d'alguna excepció. En la situació de confinament, que es quan es va publicar el PDE, es va realitzar teletreball. En el cas dels PDI, el teletreball va ser del 100% i, en el cas del PAS, a part de teletreball, també es feia una petita part de la jornada de forma presencial. Actualment, els PAS tenen 1 dia a la setmana de teletreball, i els PDI en canvi, tenen més flexibilitat.

El personal PDI té **flexibilitat horària**, ja que no tenen cap horari establert ni fix. Això pot incentivar per una banda, menys estrès a la carretera, i per l'altre, un major ús del transport públic, ja que a vegades els horaris i freqüències no coincideixen amb certs horaris laborals. Tot i així, aquesta compatibilitat entre els serveis de transport públic i les necessitats dels treballadors i dels estudiants és molt important que es doni perquè el transport públic pugui ser una alternativa més eficient.

S'han organitzat algunes **activitats de formació i conscienciació en seguretat vial**. La mútua dels treballadors va fer una formació amb un laboratori ambulant per reduir la sinistralitat laboral. També van portar un simulador de conducció amb ulleres de realitat augmentada, com eina de prevenció de l'ús d'alcohol i drogues en la conducció.

Igualment, s'ha buscat **afavorir l'ús de la bicicleta**, transport que és més segur que els vehicles privats motoritzats, sobretot quan es pot circular per carrils bici i s'han aplicat mesures per pacificar el trànsit com a succeït en alguns espais de la ciutat de Vic. Una de les intervencions és dotar d'aparcament el campus de Vic, hi ha aparcament per a bicicletes, de tipus suport a terra, al pati de Miramarges, a la Torre dels Frares, a la Masia de Torre dels Frares i a Can Baumann. Aquests aparcaments són per a tota la comunitat universitària. Al carrer, a les entrades d'alguns edificis, també hi ha aparcaments per a bicicletes tot i que aquests són d'àmbit municipal. En el cas concret de Torre dels Frares darrerament la UVIC ha instal·lat **aparcament tancat** a l'exterior de l'edifici



Font: ISTAS

La universitat disposa d'una d'un **punt d'eines pel manteniment i reparacions bàsiques de bicicletes**. Les persones treballadores també tenen l'opció d'utilitzar vestuaris i dutxes com a usuaris de la bicicleta.

Es celebra la **Setmana Europea de la mobilitat** per conscienciar i sensibilitzar la comunitat universitària. Entre altre accions promouen la participació en el repte de Ciclogreen, es tracta d'una aplicació mòbil amb la que es guanyen obsequis per registrar els desplaçaments sostenibles participant en diversos reptes.

També estan adscrits al portal digital de **Fesedit** per compartir els viatges amb cotxe tant les persones treballadores com l'alumnat.



Font: UVIC

A la UVic s'han fet altres accions a favor de la mobilitat sostenible que tenen menys relació amb la reducció d'accidents *in itinere*. Aquest PDE va néixer en gran part degut a la dispersió territorial de la universitat (amb centres a Vic, Manlleu Granollers i Manresa) que obliga a les persones treballadors a desplaçar-se entre diferents centres. Per allò, s'ha apostat pel desenvolupament del **programa E-mobilitat**. S'ha arribat a un acord amb la cooperativa de carsharing **Som Mobilitat** per posar vehicles elèctrics pels desplaçaments corporatius.



Font: UVIC

Darrerament, s'han adquirit dos vehicles més per a la mobilitat del PDI al campus de Granollers. També es va adquirir **una flota 3 bicicletes elèctriques** perquè les persones treballadores, sobretot les de manteniment, es puguin moure entre els centres. Un altre acció en favor del transport sostenible és l'acord amb la empresa Osonametria pel transport de la paqueteria entre centres es faci amb bicicleta.

5.2. Ajuntament de Rubí

Localització: Rubí

Sector d'activitat: Administració local

Persones treballadores: 732

Any d'aprovació del PDE: 2020

El PDE de l'ajuntament de Rubí elaborat entre finals del 2018 i el 2019 identifica com a una de les principals avantatges per les persones treballadores de fer aquest pla la major seguretat en els desplaçaments i menys probabilitats de patir un accident greu i, així mateix, com una de les principals avantatges per l'Ajuntament de Rubí explícita que comportarà la reducció de l'accidentalitat i les baixes.

En el pla s'explica que l'Ajuntament de Rubí disposa de 39 edificis municipals i amb un total de 732 persones empleades quan es va fer el document, tot i que la plantilla de l'ajuntament és fluctuant. Tot i així, l'estudi es centra en aquells centres de treball que tenen més persones treballant, o bé aquells que tinguin una afluència notable de visitants, en concret 8 dels que disposa l'ajuntament que en total sumaven 551 persones treballadores.

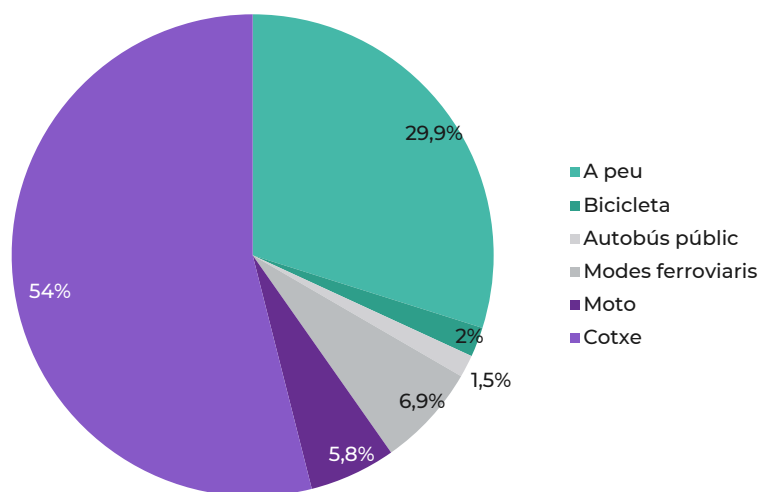
Centre de treball	Direcció	Personal
APEUS	Crta. Terrassa, 116	165
Polícia municipal	Crta. Terrassa, 118	86
Edifici carrer Prim	C. Prim, 35	70
C.C. Escardívol	C. Joaquim Blume, 28	59
Rubí Forma	Rambleta Joan Miró, 14-18	53
Casa Consistorial	Pl. Pere Aguilera, 1	50
OAC Narcís Menard	C. Narcís Menard, 17	34
Masia de Can Serra	C. de Can Serra, 3	34

Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Repartiment modal

En el conjunt de tots els centres de treball de l'Ajuntament analitzats es constata com amb gairebé un 60% els modes més utilitzats per accedir a la feina són el cotxe i la moto. El segueixen per ordre d'importància amb un 32% els modes no motoritzats, destacant els desplaçaments a peu amb un 30% i molt lluny la bicicleta amb un escaig 2%. En darrer terme trobem l'ús del transport públic amb un minso 8% fent-se majoritàriament amb FGC que arriba al 6,5%, en canvi, les Rodalies solament l'utilitzen un 0,4%. Pel que fa a l'ús de l'autobús aquest és residual amb només un 1,5%.

Mode de transport principal en el trajecte d'accés a la feina

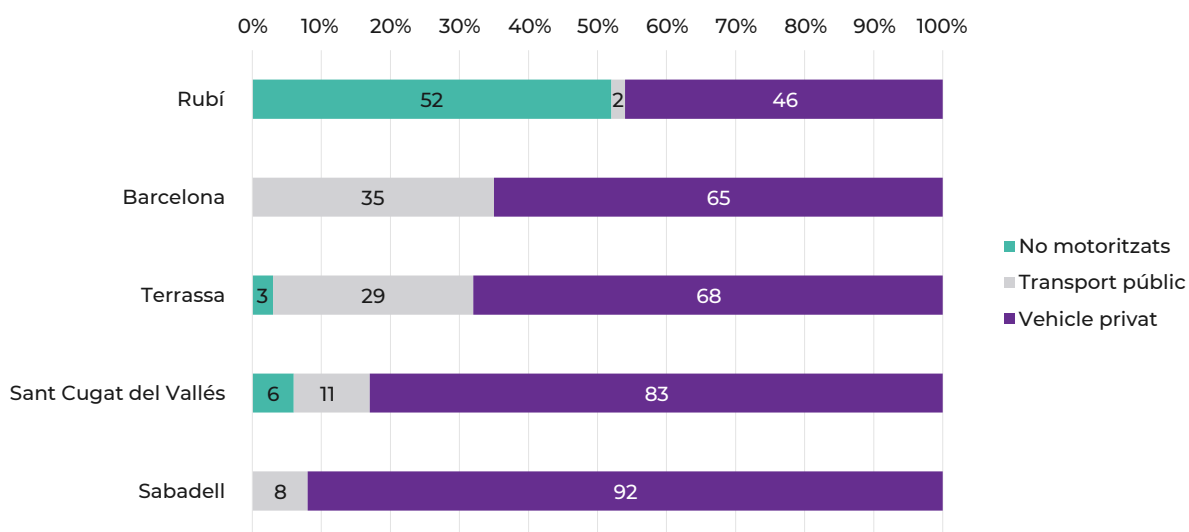


Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Si bé això es pot matisar, com veiem en el gràfic següent. Doncs qui més es desplaça amb modes no motoritzats són les persones residents a Rubí que són la majoria de persones treballadores a l'ajuntament amb 432 i, en canvi, percentualment són les que menys han respost l'enquesta de mobilitat. Essent més de la meitat dels residents a Rubí els que es desplacen a peu o en bicicleta. En canvi les persones procedents de fora del municipi són les que més ho fan en vehicle privat i percentualment les que més han realitzat l'enquesta el que provoca que la balança global es decanti cap a aquests modes.

D'altra banda, també destaca com són, també els que no viuen a Rubí els que utilitzen més altres modes motoritzats com és el transport públic. Sobretot, en el corredor que hi té recorregut els FGC i on resideixen fins a 122 persones entre Terrassa i Barcelona.

Quota modal en el desplaçament a la feina segons municipi de residència (municipis amb més de 10 respostes)

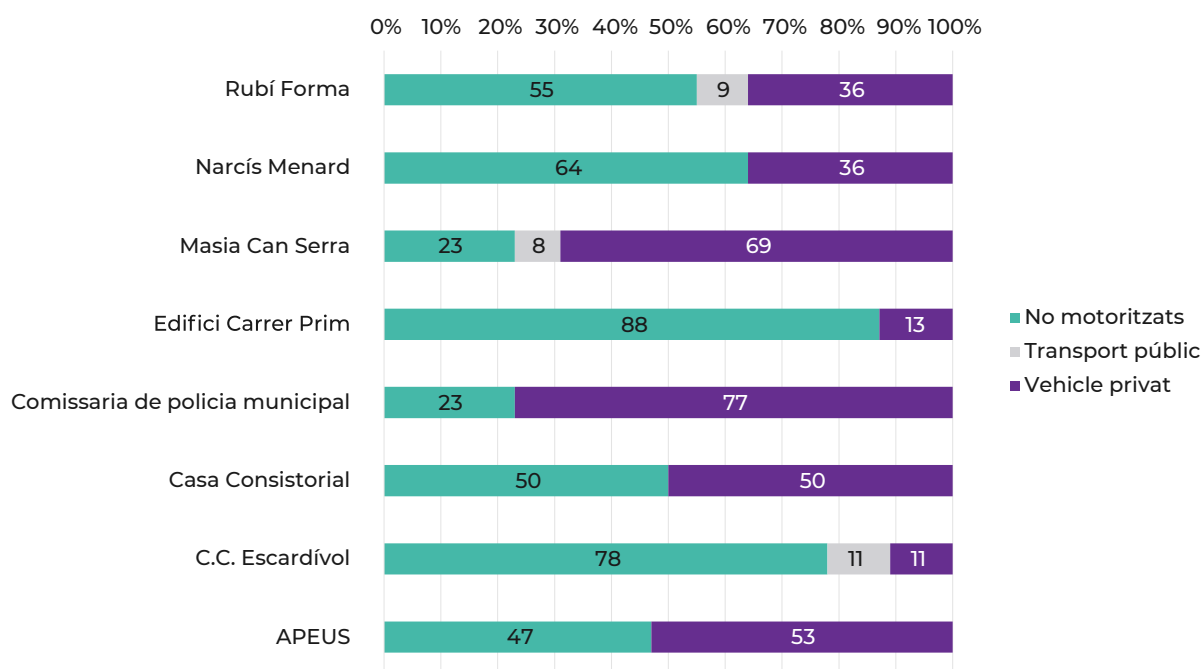


Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

En el PDE també s'analitza el repartiment modal per a cada centre de treball, el que permet visualitzar com condiona el fet que hi hagi una gran diferència en l'oferta de transport públic, aparcament i accessibilitat a peu i amb bicicleta entre els diferents centres de treball. A més, s'ha tingut en compte la influència del lloc de residència l'hora de triar un mode o altre de desplaçament, per això s'ha distingit entre les persones residents a Rubí i les residents a altres municipis.

En quant a les persones residents a Rubí, es veu clarament el gran nombre desplaçaments en modes no motoritzats essent la gran majori en la major part de centres de treball, exceptuant la Masia Can Serra i a la Comissaria de policia municipal on són minoria. Aquest fet s'explica principalment a la mala connexió a peu des del centre del nucli urbà en el cas de la Masia, provocada per la manca de punts de creuament de la riera. En el cas de la Comissaria de policia municipal, aquest efecte es deu a la combinació d'horaris dels torns de treball, la distància al centre del municipi i a l'oferta d'aparcament gratuït per al personal.

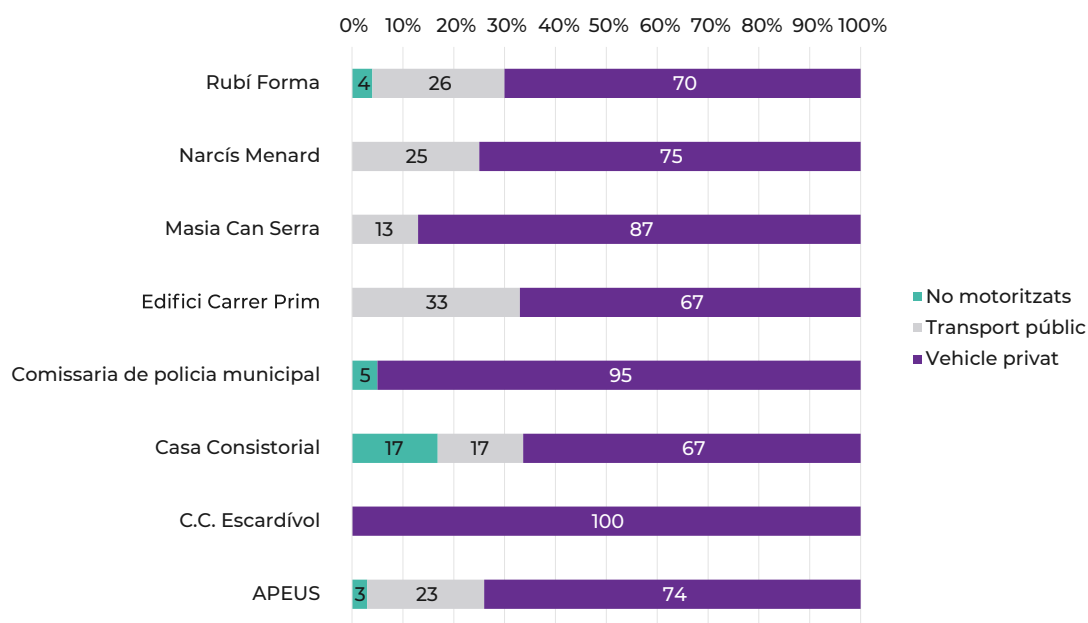
Quota modal en el desplaçament a la feina segons centre de treball. Persones residents a Rubí



Font: PDE Ajuntament de Rubí

Contemplant el repartiment modal de les persones residents a d'altres municipis, on els desplaçaments en modes no motoritzats desapareixen i agafa certa rellevància el transport públic, exceptuant la nul·la presència del mode transport públic a la Comissaria de policia i a l'Escardívol, els dos centres amb una major oferta d'aparcament gratuït se'ns explica al pla. La qual cosa exemplifica clarament la força que té l'aparcament per decantar-se per un mode o altre.

Quota modal en el desplaçament a la feina segons centre de treball. Persones residents a d'altres municipis



Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Accidentalitat

El PDE introdueix un apartat específic sobre l'accidentalitat en el que s'analiza des de diversos prismes. En concret es refereix a l'evolució de l'accidentalitat, la seva distribució segons el mode de transport, la seva naturalesa, les seves causes i les conseqüències.

D'entrada, es fa un advertiment dient que no es disposa de dades d'evolució de l'accidentalitat al llarg del temps a l'Ajuntament de Rubí. Per això fa la recomanació que es recullin les dades d'accidentalitat en els desplaçaments en jornada laboral i d'accés a la feina, associant els dies de baixa causats per l'accidentalitat amb el mode de mobilitat utilitzat per fer aquests desplaçaments. El que és un bon suggeriment per tal de fer un seguiment temporal d'aquesta accidentalitat associant-la als diversos modes i a la gravetat, amb la qual cosa se'n podrà obtenir la perillositat per cada mode i fer una prevenció més acurada.

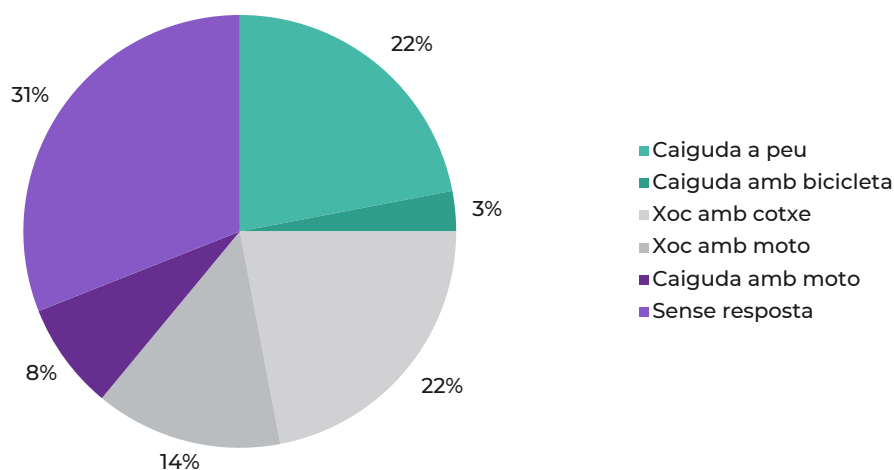
Segons les dades obtingudes de l'enquesta de mobilitat a les persones treballadores es va trobar que un 12% de les persones enquestades (35 persones) havien patit algun accident en els trajectes d'accés o durant la jornada laboral en els 5 anys anteriors a l'elaboració del PDE (2013-2018).

En el gràfic que ve a continuació observem com el xoc i la caiguda amb moto comprenen un 22% dels accidents. Malgrat que no es diferencien els accidents ocorreguts anant i tornant de la feina o durant la jornada laboral advertim tot i que l'ús de la moto per desplaçar-se *in itinere* és d'un 5,8% i en missió encara menor és d'un 3,9% hi ha una sobrerrepresentació d'aquest vehicle en els accidents. Amb la qual cosa constatem la seva elevada perillositat. I, aquest pes no dubtem que creixeria proporcionalment si obviéssim del recompte el 31% d'accidentats que no han respost com es desplaçaven quan van patir l'accident.

Per una altra part, trobem que els accidents en cotxe van ser d'un 22%. Per tant, sumant ambdós modes tenim que el vehicle privat va protagonitzar el 44% d'accidents essent els principals. Si a més restem els accidents per una caiguda a peu que evidentment no són accidents de trànsit, es reafirma clarament com els principals accidents vials laborals són els ocorreguts en vehicle privat.

Al mateix temps, l'absència d'accidents amb transport públic no fa més que confirmar el que ja hem dit per activa i per passiva que aquests són els tipus de modes més segurs i per això els que més s'han de potenciar. Sobretot quan els desplaçaments són de mitges i llargues distàncies, doncs són aquests viatges els més susceptibles de ser substituïts amb el transport públic.

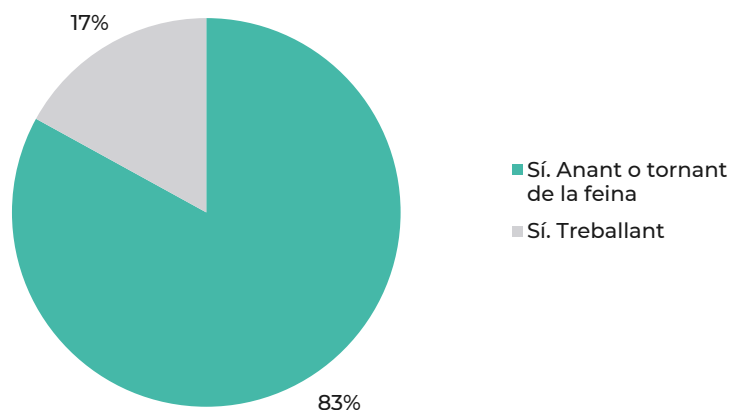
Distribució dels accidents segons modes de mobilitat 2013-2018



Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

La importància de promoure una mobilitat sostenible i més segura pels desplaçaments a la feina la constatem de nou perquè arran de l'enquesta de mobilitat s'extreu que el 83% dels accidents relacionats amb la mobilitat són d'aquesta tipologia i, sense voler restar-ne importància, el 17% ho són en jornada laboral.

Tipologia de l'accident



Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Continuant amb l'accidentalitat el PDE de l'ajuntament de Rubí també ens informa de la mitjana de dies de baixa per accident per cada mode de mobilitat. Altre cop, ens adonem que el mode més insegur i que pateix accidents més greus és la motocicleta amb 38,3 dies de baixa, seguit del cotxe a molta distància amb 13,8 dies de baixa.

Nombre d'accidents i dies de baixa causats per mode de transport 2013-2018

Mode de transport	Accidents / any	Dies de baixa / any	Dies de baixa / accident
A peu	3,41	41	11,9
Bicicleta	0,34	0	0
Patinet / giny elèctric	0	0	-
Tren FGC	0		
Tren Rodalies	0		
Bus urbà	0		
Cotxe	5,80	80	13,8
Moto	2,73	104	38,3
TOTAL	12	225	18,3

Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Finalment, el pla fa referència als costos derivats de l'accidentalitat en la mobilitat al centre de treball que es calculen mitjançant les dades de mobilitat i els costos unitaris proposats a la Eina de càlcul dels impactes ambientals i socials de la mobilitat de l'ATM³⁹.

Destaquen els costos associats al cotxe i a la moto, que representen el 63% i el 32%, respectivament. Quan el cotxe fa el 84% del quilòmetres recorreguts pel personal de l'Ajuntament i la moto l'11%. Així doncs, una vegada més destaca el gran impacte de la moto en els costos derivats de l'accidentalitat respecte del seu pes en la mobilitat global.

En el sentit oposat tenim els costos associats al transport col·lectiu en autobús públic o autobús d'empresa només són el 12% i en el cas del ferrocarril aquests descendeixen fins un inapreciable 0,4%. Aleshores queda palès, un cop més, com és el transport col·lectiu el tipus de transport que hem de potenciar amb més èmfasi, si volem prevenir eficaçment els accidents *in itinere* de trànsit i afegim que és través d'un PDE una de les maneres més solvents per fer-ho.

Cost associat a l'accidentalitat anual degut a la mobilitat al centre de treball segons el mode de transport utilitzat (€/any)

Mode de transport	Cost unitari (€/1.000-persones-km)	Cost total (€/any)
Bicicleta	104,12	4.212
Moto	161,32	65.519
Cotxe	38,22	128.936
Furgoneta	14,67	1.526
Camió	9,78	212
Autobús públic	51,55	604
Autocar d'empresa	51,55	0
Modes ferroviaris	1,85	1.160
TOTAL		202.169

Font: PDE Ajuntament de Rubí 2020

Finalment, en l'apartat de seguiment del PDE es mostra una proposta d'indicadors de seguiment. Per a cada indicador es defineix el seu valor a l'inici del pla i es mostra el valor objectiu. Entre aquests indicadors n'hi ha un d'específic que es refereix a la "Reducció de l'accidentalitat en l'accés al lloc de treball". Aquest parteix d'un valor actual de 10 accidents/any i com a valor objectiu del PDE proposa en genèric la reducció.

39 [Metodologia i qüestionaris. Pla Desplaçaments d'Empresa. ATM.](#)

Balanç

El PDE de l'ajuntament planteja un pla d'actuacions molt detallat i ambiciós amb uns indicadors concrets perquè es pugui avaluar la seva aplicació i els resultats. Quan es va aprovar el pla es va crear una **comissió de treball**, amb la participació de diverses àrees de l'ajuntament per aplicar les actuacions, en la què participaven els departaments implicats en cada actuació per valorar la seva viabilitat. Tot i això, no s'ha seguit el calendari exactament ni els indicadors proposats, però sí que s'ha fet servir el pla d'actuació com un catàleg de possibles propostes. Encara s'han de veure els resultats de les actuacions dutes a terme en el repartiment modal dels treballadors i per això s'està valorant fer una nova enquesta a les persones treballadores.

La voluntat de fer un PDE a l'Ajuntament de Rubí també va sorgir per donar exemple a les empreses del municipi perquè aquestes facin el propi. Per això també l'ajuntament dona bonificacions en l'Impost d'activitats econòmiques (IAE) a les empreses que fan un PDE i a partir del segon any les bonificacions s'atorguen per executar propostes contemplades en el PDE .

Amb l'objectiu d'afavorir una mobilitat *in itinere* més segura, l'ajuntament sí que ha desenvolupat algunes accions a l'equipament Rubí Forma, apostant pels mitjans de transport amb taxes d'accidentalitat menors com ara la bici o el transport públic. Per exemple, s'ha construït un **aparcament de bicicletes cobert i protegit**, que també l'utilitzen els usuaris de l'equipament. La construcció va repercutir en el fet que més gent vingüés en bici.



Font: ISTAS

Un altre actuació que va motivar que la gent d'aquest centre vingués menys en cotxe va ser el posar dos files d'aparcament, les més properes a l'edifici, en **zona taronja**; és a dir, en aparcament de rotació amb un màxim d'estada d'una hora i mitja controlat per una aplicació. El 2024 es construirà un **pàrquing de patinets**, amb 15 places, que neix de la demanda de la gent. Al costat de Rubí Forma també hi ha un **garatge cobert amb endolls per a la recàrrega de cotxes elèctrics**.



Font: ISTAS

La dispersió dels centres de treball de l'ajuntament va ser un dels grans motius a l'hora de fer aquest PDE, i es per això que la majoria d'actuacions s'han fet per donar alternatives al cotxe en la mobilitat en jornada. Per exemple, s'ha comprat una **flota de 6 bicicletes elèctriques i 2 patinets per als treballadors de l'ajuntament, perquè les utilitzin en horari de treball** que se'ls dona bastant ús.



Font: Ajuntament de Rubí

També hi ha un **cotxe de som mobilitat**, una cooperativa de carsharing elèctric perquè la gent de Rubí pugui utilitzar-lo. Al principi es van regalar hores d'ús gratuïtes, ara s'ha de pagar. Els treballadors tenen hores gratuïtes per utilitzar el cotxe, a canvi que l'ajuntament cedeixi un lloc d'aparcament i la càrrega gratuïta als de som mobilitat.



Font: ISTAS

També s'està treballant en un canvi de la flota de cotxes per posar cotxes nous i elèctrics.

5.3. Transports Metropolitans de Barcelona

Localització: Àrea metropolitana de Barcelona

Sector d'activitat: Prestació de serveis de transport públic

Número persones treballadores: 8.693

Any d'aprovació del PDE: 2022

Del personal total de l'empresa el 2019, 4.674, el 54%, treballava a Transports de Barcelona i 3.991, el 46%, treballava a Ferrocarril Metropolità de Barcelona Transports de Barcelona, que gestionen respectivament la xarxa d'autobús i de metro.

Transports Metropolitans- de Barcelona (TMB) disposa de nombrosos centres de treball (61 segons l'organització que en fa l'empresa, 46 si es consideren per localització física), dels quals 8 agrupen més de 200 persones treballadores: Zona Franca 1, Horta, Triangle, Ponent, Zona Franca 2, Sagrera, Boixeres i Santa Eulalia.

Centres de treball amb >200 persones treballadores, nombre de personal, usos i adreça

	Centre agrupat	Plantilla	Usos del centre de treball	Adreça
1	ZONA FRANCA 1	1.375	OF+AT+EXPL	Carrer A, sense núm., entre carrers 3 i 4, 08040, Barcelona
2	HORTA	1.311	OF+AT+EXPL	Ctra. Horta a Cerdanyola, 31-43, 08035, Barcelona
3	TRIANGLE	1.080	OF+AT+EXPL	Carrer Torrent Estadella s/n, 08030, Barcelona
4	PONENT	565	OF+AT+EXPL	Autovia Castelldefels Km. 3,3, 08908, L'Hospitalet de Llobregat
5	SAGRERA	507	OF+EXPL	Josep Estivill, 47, 08027, Barcelona (OF) Hondures, 41-49 (Taller)
6	ZONA FRANCA 2	448	OF	Carrer 60, 21-23, sector A, 08040, Barcelona
7	SANTA EULÀLIA	328	OF+AT+EXPL	Carrer de Santiago Ramon y Cajal, 2, 08902, L'Hospitalet de Llobregat
8	BOIXERES	281	OF+AT+ML	Carrer Estronci, 2, 08906, L'Hospitalet de Llobregat

Personal d'Oficines (OF), Personal de Taller (AT), Personal d'Explotació (EXPL) o conductors, i Personal de Magatzem (ML)

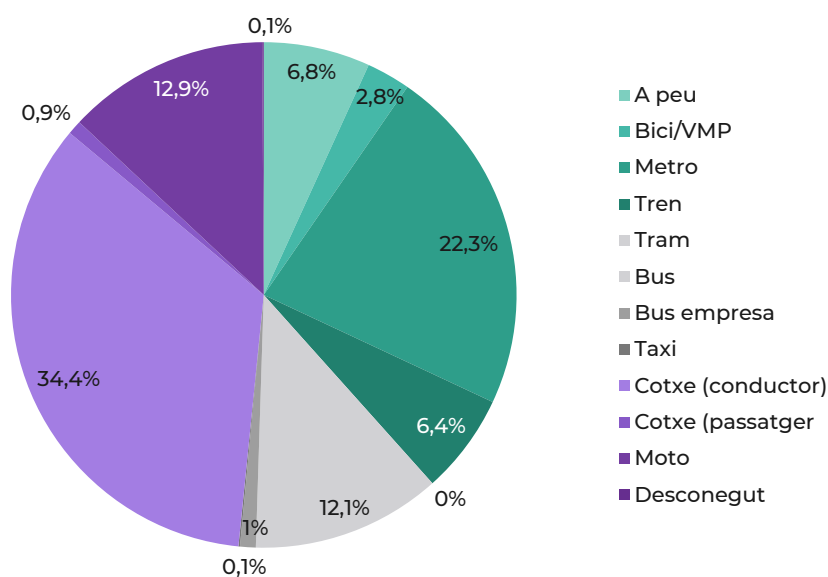
Font: PDE TMB 2019

El PDE de TMB conté 6 objectius principals, entre els quals en particular trobem l'increment de la seguretat viària. Igualment es fa referència als beneficis que s'obtidran mitjançant la implantació del pla les persones treballadores en la reducció dels accidents *in itinere*. Així doncs, el document ja deixa clar que una de les prioritats és abordar la problemàtica dels accidents *in itinere* de trànsit.

Repartiment modal

Globalment, tenint en compte tots el centres de treball, si es considera el mode principal del desplaçament, el 48,3% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat motoritzat. En concret en cotxe com a conductor el 34,4%, com acompanyant el 0,9% i en motocicleta el 12,9%. Els desplaçaments en transport públic representen el 42,1%. D'aquests el 22,3% són en metro, el 12,1% en autobús, el 6,4% en tren i un 1% en bus d'empresa amb el que compten alguns centres de treball. Els modes no motoritzats representen el 9,6% dels desplaçaments, el 6,8% a peu i el 2,8% en bicicleta o patinet.

Repartiment modal segons el mode principal



Font: PDE TMB 2019

S'ha de tenir present que els treballadors de TMB disposen d'un passi de lliure circulació, per a l'ús gratuït del transport públic propi de TMB o amb conveni d'altres operadors de transport com per exemple amb FGC. En canvi, aquelles persones que són residents en municipis als què no accedeixen transports d'utilització gratuïta mitjançant el passi disposen d'un plus de transport extraradi, que es retribueix mensualment.

D'altra banda, la diversitat de funcions del personal condiona els horaris de treball i torns, així com l'origen i destí dels seus desplaçaments a la feina (que no sempre són cap al centre de treball associat). Aquest funcionament tindrà un important impacte en les eleccions de mobilitat de cada col·lectiu.

Per exemple el personal de conductors d'autobusos es distribueix en tres torns diaris, amb una entrada esglaonada de matí segons cada centre, entre les 4:30 i les 08:00, un torn intermedi que recull i cedeix el vehicle en punts intermedis de la ruta, i un torn final que recull el vehicle en ruta i el deixa al centre.

A les cotxeres dels autobusos que són els quatre centres de treball amb més persones treballadores, el percentatge major de personal són de conductors: el 80% a Zona Franca 1, el 84% a Horta, el 64% a Triangle i el 76% a Ponent. Precisament, d'aquest personal, una part inicia o finalitza el torn al centre, mentre que una fracció dels conductors recull el vehicle i el cedeix en un punt de la ruta assignada.

Al mateix temps, cada centre de treball en relació a la seva localització mostra unes característiques pròpies que incideixen en els desplaçaments a la feina, doncs l'entorn on es troben ubicats els centres condiona la oferta de mobilitat. De forma molt sintètica, es podrien diferenciar les ubicacions entre els centres situats en polígons d'activitat (extern a trama urbana o dins de trama urbana), i els centres situats en zones urbanes (alguns integrats dins de les ciutats, i altres en posicions més perifèriques).

Caracterització dels centres per localització

ZONA FRANCA 1	Polígon (extern)
HORTA	Urbà (extern)
TRIANGLE	Polígon (urbà)
PONENT	Urbà (extern)
SAGRERA	Urbà
ZONA FRANCA 2	Polígon (extern)
SANTA EULÀLIA	Urbà
BOIXERES	Urbà (extern)

Font: PDE TMB 2019

Tot plegat dona com a resultat comportaments diferencials en el repartiment modal

Quotes modals per centres en el desplaçaments a la feina

	ZF1	Horta	Triangle	Ponent	Sagrera	ZF2	Santa Eulàlia	Boixeres	Resta centres	TMB
NM	2%	7%	13%	8%	15%	2%	13%	4%	14%	9,6%
TP	57%	42%	37%	47%	47%	29%	59%	44%	35%	42,1%
VP	41%	51%	51%	45%	38%	69%	28%	52%	51%	48,3%

Font: PDE TMB 2019

Quota modal objectiu

El PDE hi consta un objectiu modal de cara a l'any 2025 a aconseguir amb l'aplicació de les mesures proposades al pla d'acció. Com es pot veure a la taula següent l'objectiu primordial és elevar l'ús dels modes sostenibles en detriment del vehicle privat que passaria d'ocupar la primera posició ha quedar relegat a la segona posició per darrera del transport públic haurà de ser el principal mode de desplaçament.

Quota modal objectiu a 2025

TMB	
Actual (%)	Objectiu (%)
9,6%	11,0%
42,1%	46,6%
48,3%	42,5%

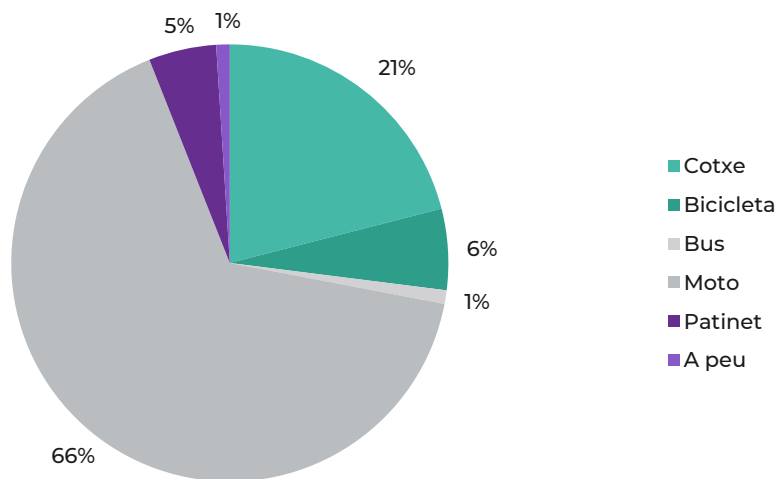
Font: PDE TMB 2019

Seguretat viària

En el PDE de TMB hi ha un apartat específic sobre l'accidentalitat viària que ens mostra els accidents *in itinere* per modes de mobilitat de 2015 a 2019. És de destacar que el major percentatge d'accidentalitat correspon al col·lectiu de motoristes amb un elevadíssim 66%, 2 de cada

3 accidents. Si aquesta dada i sumem els accidents en cotxe la xifra s'eleva al 87%, amb la qual cosa, per una banda ratifiquem l'elevat grau de perillositat associat a les motocicletes, atès que amb un ús del 13% dels desplaçaments a la feina multiplica per cinc el percentatge d'accidents i, al mateix temps, del vehicle privat en el seu conjunt. Això ho corroborarem mirant a l'altre extrem on veiem que amb un 42% d'ús del transport públic i el bus d'empresa tenen només un 1% dels accidents *in itinere*. Conseqüentment, un cop més, arribem a la conclusió inequívoca que una de les maneres més eficaces de prevenir i, per tant, reduir l'accidentalitat és augmentar l'ús del transport col·lectiu i per això els PDE poden ser una eina molt útil per aconseguir-ho.

Modes de mobilitat dels accidents *in itinere* (2015-2019)



Font: PDE TMB 2019

Segons els quilòmetres anuals recorreguts per mode de transport i utilitzant els ratis que proposa l'ATM pel càlcul dels impactes ambientals i socials de la mobilitat per a la realització dels Plans de Desplaçaments d'Empresa es calculen els costos externs de l'accidentalitat derivats de cada mode de transport. En el resultat sobresurten palesament com els principals els costos associats a la motocicleta en primer lloc i en segon lloc a els cotxe.

Costos externs anuals de l'accidentalitat per mode de transport

Mode de transport	Cost unitari (E/1.000-persones-Km)	Actual 2019
Bicicleta	104,12	174.124
Moto	161,32	1.328.764
Cotxe	38,22	964.846
Furgoneta	14,67	1.838
Autobús públic	51,55	398.241
Autocar d'empresa	51,55	36.195
Modes ferroviaris	1,85	39.570
TOTAL		2.943.578

Font: PDE TMB 2019

Indicadors de seguiment

En el quadre d'indicadors de seguiment per fer una avaluació del grau de compliment del PDE s'assignen valors per a l'escenari inicial a 2019 i un valor objectiu a assolir a través de les mesures del pla el 2025.

En el cas concret de la seguretat viària els indicadors són disminuir el número d'accidents i el dies de baixa per aquest motiu, fer formació sobre seguretat viària o mobilitat sostenible i, així mateix, realitzar teletreball per reduir els desplaçaments a la feina i per disminuir els desplaçaments en jornada laboral augmentar la proporció de reunions per videoconferència.

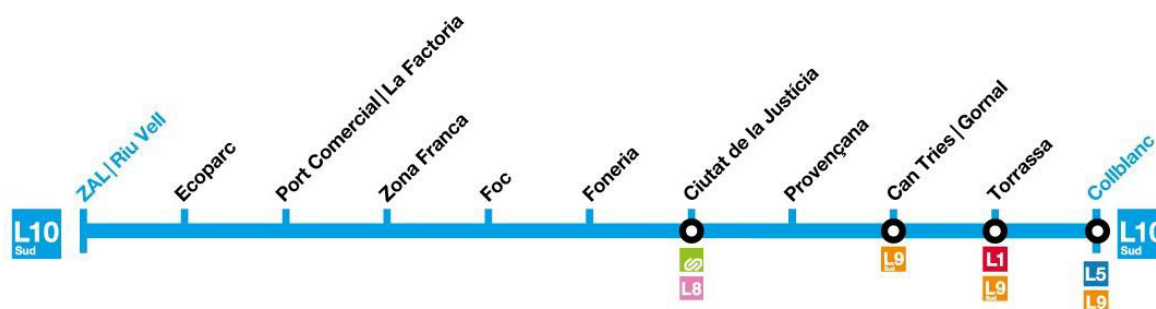
Indicadors de seguiment en seguretat viària del PDE

INDICADOR	UNITATS	Actual 2019	Objectiu 2025
		TOTAL TMB	TOTAL TMB
Nombre de persones implicades en accidents de trànsit (3 últims anys)	Nº accidents	432	Disminució
Dies de baixa del personal per accident registrat (3 últims anys)	Nº dies de baixa / accident	17.960	Disminució
Programes de formació sobre seguretat viària o mobilitat sostenible	Cursos realitzats / any	0	1 anual
% d'hores de teletreball / total hores treballades	%h	0%	(segons funcions)
% d'hores de reunió en videoconferència / hores de reunió total	%h	0%	50%

Font: PDE TMB 2019

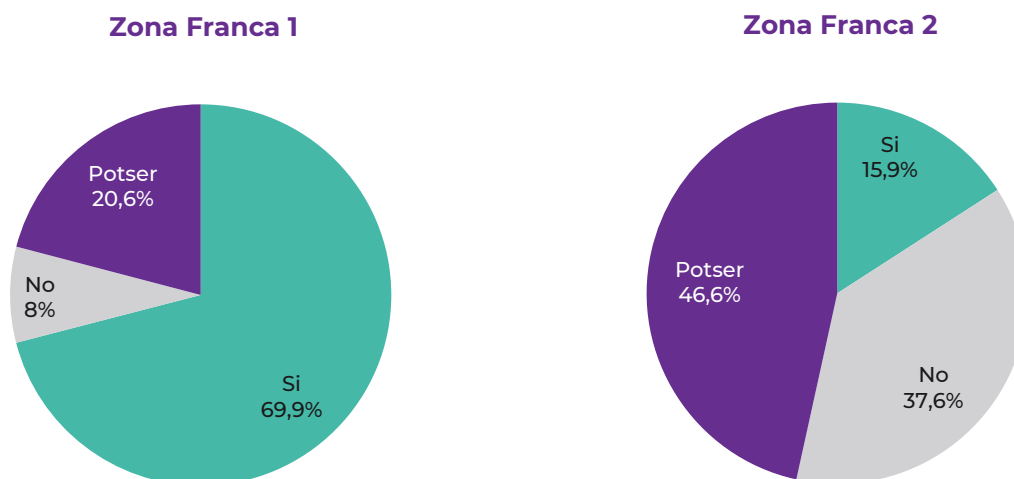
Balanç

Com a novetat important és necessari senyalar que atès que el PDE es va realitzar el 2019, s'ha de tenir en compte que el metro L10 sud a Zona Franca, on hi ha dos centres de treball, no arribà fins a principis de 2020 a l'estació Zona Franca que dona servei a les oficines de TMB (448 persones treballadores) i fins a finals de 2021 a l'estació Ecoparc que dona servei a les cotxeres (1.375 persones treballadores). Aquest gruix de persones representaven el 21% del total del personal de TMB.



Això és més remarcable si ens fixem que en el PDE ja se'ls preguntava sobre l'impacte que podria tenir l'arribada del metro al dos centres de treball localitzats al polígon Zona Franca 1 (cotxeres) i Zona Franca (oficines). De les respostes s'extreu clarament que hi ha un nombre important de persones treballadores que en farien ús. Ara caldria fer un a nova enquesta per conformar-ho.

Si treballes a alguns dels centres de treball de Zona Franca: quan arribi la línia 10 sud de metro, la faràs servir en els teus desplaçaments quotidians a la feina?



Font: PDE TMB 2019

Segons ens han explicat a les cotxeres de Zona Franca 1, què és on hi ha més personal de TMB i en breu s'hi començarà a traslladar el que actualment està de les cotxeres de Ponent (Bellvitge), l'ús del metro sigui molt elevat; en part degut a situar-se davant una parada de metro, més el que hem explicat de la gratuïtat del transport públic fa que. Per tant ja sabem que hem de fer per potenciar l'ús del transport públic, el més segur de tots els modes i encara més si és el ferrocarril, acostar les parades i estacions als centres de treball, evidentment oferint un bon servei, i bonificant els títols de transport.

Una de les virtuts del metro és que permet arribar amb transport públic molt abans del que s'arribava amb els autobusos que donen servei a les cotxeres de Zona Franca, per tant, ha obert el ventall de possibilitats d'arribar amb transport públic, com el metro comença a les 5h depenen de l'origen a partir de les 5 i poc poden començar a arribar els conductors d'autobús a les cotxeres.

Accidentalitat

En relació al número d'accidents anuals s'ha de dir que si bé a principis de la dècada passada els accidents de TMB *in itinere* totals amb baixa i sense baixa rondaven els dos centenars, recentment s'han situat al voltant d'un centenar i els dos darrers anys la reducció ha estat més evident. És a dir han baixat al voltant d'un 50% el total d'accidents *in itinere*.

S'ha creat un espai de participació per tota la plantilla per aportar idees materialitzant-se en un concurs. Al final s'escollirà el projecte que la direcció vegi més viable per posar-lo en pràctica. El que s'està fent en l'àmbit de la prevenció s'està fent amb participació sindical. A través d'una aplicació que funciona com un canal de comunicació els membres del comitè de seguretat i salut tant de la part social com de la direcció on s'informa dels accidents laborals que es produeixen, inclòs els accidents *in itinere*, i es fa un seguiment.

Campanya per una mobilitat segura a la feina

Tal com hem esmentat dins dels objectius marcats en el PDE hi consta el de l'increment de la seguretat viària. Com a constatació que TMB es pren seriosament aquest objectiu i arrel de la recopilació i anàlisi de les dades de sinistralitat l'empresa engega una campanya de sensibilització que vol contribuir a la divulgació de bones pràctiques per una mobilitat segura a la feina. La campanya anomenada "Tots ens desplaçem segurs" és una campanya de sensibilització per conscienciar l'empresa i a les persones treballadores, sobre la necessitat d'exercir un paper actiu en la prevenció dels accidents de treball relacionats amb el trànsit.

El propòsits principals de la campanya són quatre:

- Implicar tot el personal, inclosa la direcció, en la reducció dels accidents laborals de trànsit.
- Conscienciar i sensibilitzar les persones treballadores sobre la necessitat d'adoptar conductes preventives responsables que els possibilitin evitar i ocasionar accidents derivats de la mobilitat vial.
- Prevenir i disminuir el nombre d'accidents de trànsit laborals.
- Millorar les condicions de seguretat en els desplaçaments.

És remarcable i meritori com TMB justifica la campanya per l'elevat pes que tenen aquests accidents laborals de trànsit sobre els accidents totals produïts a l'empresa, fet que comporta greus conseqüències sobre la salut i la seguretat de les persones treballadores que els pateixen, així com també sobre la productivitat de l'empresa.

Alguns de les qüestions sobre la que es fonamenta la campanya i que són un pas endavant, imprescindible per fer front a aquesta accidentalitat són:

- Trencar amb la creença que els accidents laborals de trànsit són fruit de l'atzar.
- Trencar amb la idea que com empresa no hi pot fer res i que la responsabilitat és de la persona que pateix l'accident.

Ambdues coses, la justificació que fa TMB de la campanya i explicitar que la casualitat dels accidents i, al mateix temps, reconèixer que les empreses poden dur a terme accions per reduir als accidents laboral de trànsit .

La campanya es concreta en tres productes fulletons, cartells i podcasts amb diversos continguts. Bàsicament, recomanacions principals de seguretat viària per conductors també per desplaçar-se en bicicleta, incloent sensibilització sobre els beneficis del seu ús, prevenció d'accidents *in itinere* en el diferents modes...

Tanmateix, com hem defensat tantes vegades el que trobaríem a faltar en una campanya de sensibilització és justament promoure encara més el transport públic explicant que és el mode més segur, si bé com ja hem dit el fet de facilitar el seu ús gratuït és per si sola una mesura eficaç de promoure'l.

5.4. SILGAN

Localització: Barcelona

Sector d'activitat: Fabricació de dispensadors de plàstic per perfumeria

Número persones treballadores: 300

Any d'aprovació del PDE: 2020

Fruït de la reforma urbana que es va fer de l'espai públic que hi ha enfront del centre de treball que va fer desaparèixer l'aparcament l'empresa va fer un Pla de desplaçaments d'empresa l'any 2020 per promoure modes alternatius al vehicle privat per desplaçar-se a la feina. Al mateix temps, bona part de l'aparcament en calçada del voltant es va convertir en zona verda d'aparcament regulat amb preferència d'estacionament pels veïns el que va comportar un motiu afegit per a desenvolupar el PDE i les seves mesures del Pla d'acció.

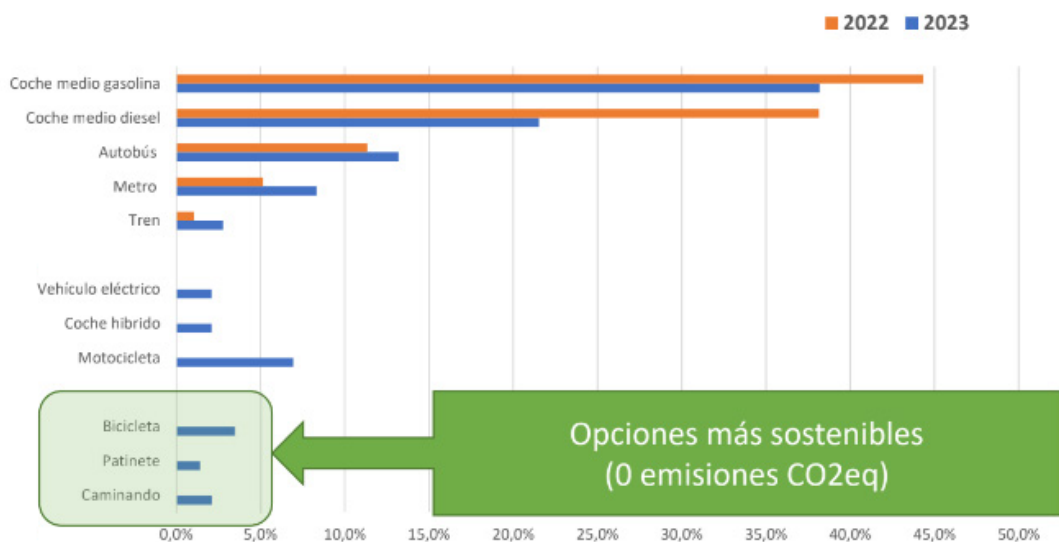
D'altra banda, seguint les directrius que postula l'ATM com a objectiu dels PDE l'empresa incorpora la reducció de l'accidentalitat en els desplaçaments a la feina com a finalitat del desenvolupament del pla.

L'empresa va rebre assessorament per fer el PDE de part del de Gestor de mobilitat dels polígons de l'Eix Besòs on es troba el seu centre de treball, en concret a la Verneda Industrial. Així mateix, per a l'elaboració del pla va rebre una ajuda pública de l'ATM de Barcelona. Ambdues circumstàncies, la presència d'un Gestor de mobilitat, figura que té com una de les principals funcions promoure l'elaboració de PDE en les empreses i acompanyar-les en el procés de realització i implantació de les accions contingudes al pla, més la concessió d'una subvenció són instruments necessaris per donar un impuls a l'expansió dels PDE.

Repartiment modal

En els dos darrers anys l'empresa ha realitzat una enquesta a les persones treballadores per conèixer els seus hàbits de mobilitat, així podem observar l'evolució recent. Malgrat l'any 2022 no es va donar com opció els desplaçaments en modes actius i patinet i en canvi el 2023 s'han incorporat a l'enquesta, en termes generals veiem com els modes sostenibles van augmentant la seva representació. Principalment, ho observem en el transport públic, doncs ha passat en un any de representar un escàs 17% a gairebé un 25%, per tant, aproximadament un de cada quatre desplaçaments es fan en transport públic. Per la seva part la bicicleta tot i tenir un pes discret d'un 4%, s'ha de tenir en compte que a Barcelona en els desplaçaments internes segons el Pla de mobilitat no arribava al 2,5%.

Repartiment modal 2022 i 2023



Font: Silgan

Balanç

A Silgan s'ha creat el rol d'una **gestora de mobilitat** que és la encarregada de desenvolupar el PDE i implementar actuacions concretes. També es fan activitats de sensibilització i conscienciació favorables a la mobilitat sostenible per la **Setmana Europea de la Mobilitat**.

També compten amb un pla d'acollida on s'informa als nous empleats de les opcions de mobilitat per desplaçar-se a la feina.



16 al 22 setembre 2023
Semana Europea de la
Movilidad (SEM)

22 setembre 2023
Día mundial sin coche

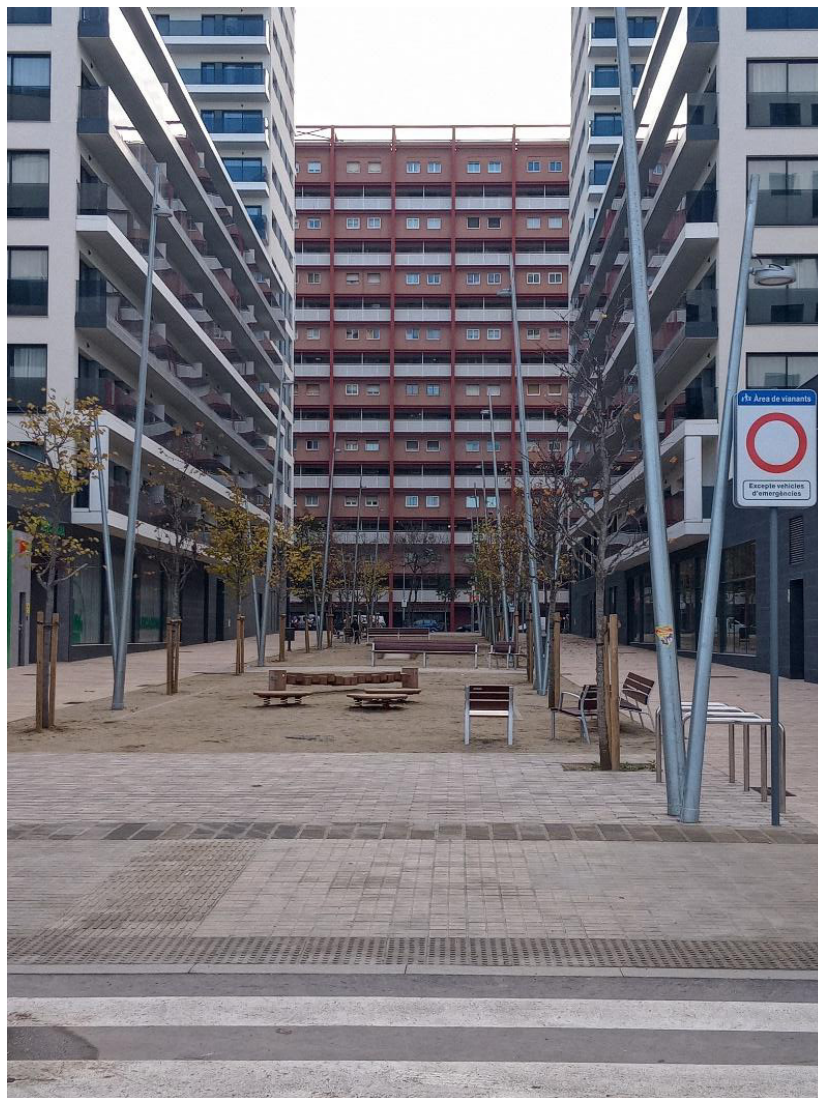
Comisión RSC
 Septiembre 2023



Font: Silgan

Un dels majors problemes a l'hora de afavorir els desplaçaments en transport públic o en mobilitat activa en aquest centre de treball és la seva ubicació. La sensació d'inseguretat ha estat un factor clau, en els desplaçaments cap i des de les parades d'autobús o estació de metro més propera. Principalment ens els horaris nocturns en certs torns laborals. Ara això està canviant atès que la zona està en plena transformació urbana amb la construcció de diverses promocions d'habitatges on abans, hi havia, per exemple, un gran aparcament per camions i la qualitat de l'espai públic era força degradat. S'han millorat les vores i els itineraris a peu en general, il·luminant-los, posant mobiliari urbà, arbrat i el que abans eren zones solitàries ara estan més concorregudes. Això fa que anar en transport públic sigui una opció més escollida al augmentar la sensació de seguretat.

L'altra actuació duta a terme a partir del PDE per fomentar l'ús del transport públic és que compta d'un **pla de retribució flexible**, és a dir, els abonaments de transport estan exempts de pagar l'IRPF (tal com està especificat en la legislació vigent).



Font: ISTAS

Per a prioritzar el transport públic en els desplaçaments de feina **durant la jornada laboral l'empresa dispensa títols de transport.**



Font: ATM

En relació amb accions relacionats amb la reducció d'accidents *in itinere*, a l'aparcament s'han posat alguns **elements pel manteniment dels vehicles**, com: un punt per inflar rodes (pel cotxe i la bicicleta), uns miralls per poder controlar que els intermitents del cotxe funcionen bé... També s'ha afavorit l'accés en altres modes, doncs per exemple, hi ha **12 places d'aparcament pels patinets amb punt de càrrega**, igualment hi ha aparcament amb **carregadors elèctrics pels cotxes**.

L'empresa ha instal·lat a l'interior del seu recinte **dos mòduls d'aparcament de bicicletes de 10 places cadascun**. Al mateix temps, per garantir la seguretat en els desplaçaments amb bicicleta, **l'empresa es va posar en contacte amb l'Ajuntament de Barcelona per demanar-los que la xarxa de carrils bici arribés a al seu centre de treball**. A principis de 2023 es va inaugurar un tram de carril bici que uneix el carrer Cantabria i continua pel carrer Santander fins el carrer Ca l'Oliva a les portes del polígon Industrial La Verneda industrial on es localitza Silgan a la que s'hi accedeix per un carrer 30km/h. D'altra banda, aquest carril bici tindrà continuïtat pel pont de Santander reformat que incorpora un nou carril bici i que es preveu tenir enllestit a principis de 2024. Un cop finalitzada aquesta obra hi haurà connexió directe amb carril bici entre la zona de la Verneda i el Bon Pastor i amb la resta de la xarxa de carrils bici de la ciutat i amb ciutats contínues com Santa Coloma de Gramenet.

Aquestes dues mesures sumades, l'habilitació d'estacionament segur de bicicletes dins l'empresa i la comunicació amb els itineraris ciclistes de la ciutat, per una banda, facilitaran el transvasament de desplaçaments fets fins ara en vehicle privat i, per altra banda faran més segurs els desplaçaments en bicicletes. Tot plegat, a favor d'una mobilitat més segura que permeti prevenir l'accidentalitat *in itinere*.



Font: ISTAS

Finalment, cal dir que arrel del PDE s'ha instaurat el teletreball un dia a la setmana en general el realitza personal d'oficines i tècnics. L'empresa es fa càrrec d'una part de la connexió domèstica a l'internet

6. Propostes per prevenir els accidents *in itinere* de trànsit mitjançant els plans de desplaçament d'empresa

- **Aprofundir en la caracterització del accidents in itinere de trànsit.** Per a tenir un coneixement més ampli de l'accidentalitat en l'àmbit català s'hauria de comptar amb dades estadístiques més detallades amb les quals ara no comptem. Com és l'edat de l'accidentat i veure'n la incidència real mitjançant l'índex d'incidència també segons la gravetat de l'accident, el sexe, l'edat, el tipus de contractació, el sector econòmic, la divisió econòmica i el tipus de contractació. Així mateix saber el percentatge de quan s'han produït els accidents per hores, dies de la setmana i mesos. A més d'altres variables com els vehicles implicats en l'accident i la causa. Així mateix, localitzar cartogràficament on s'ha produït l'accident.

Tot plegat ens permetria tenir una visió més amplia i acurada dels accidents *in itinere* de trànsit que pot ser útil per a la seva prevenció a l'hora de preveure les mesures més idònies a incloure en un PDE segons les característiques del centre de treball i la seva localització.

- **Campanya específica per prevenir els accidents in itinere de trànsit.** El Servei Català de Trànsit i l'Institut Català de Seguretat i Salut Laboral conjuntament haurien de dur a terme una campanya destinada específicament a la prevenció dels accidents *in itinere* de trànsit. La campanya hauria d'anar destinada a les empreses i a les administracions públiques com ocupadores incidint en la responsabilitat que tenen per tal de prevenir-los atès que tenen eines al seu abast per fer-ho.

Basant-se en els principis de l'acció preventiva dels accidents laborals que diuen que els riscos s'han d'evitar, que s'han de combatre en l'origen i, així mateix, que s'han d'adoptar mesures que anteposin la protecció col·lectiva davant de la individual. És a dir, per a reeixir en la reducció dels accidents *in itinere* de trànsit és fonamental que hi hagi una major implicació de les empreses i un compromís clar és l'elaboració de PDE.

- **Estendre l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa.** Els plans de desplaçaments d'empresa inclouen entre els seus objectius prevenir els accidents *in itinere* de trànsit al ser una eina útil per transformar el model de mobilitat a la feina i fer-lo més segur.

Mitjançant un anàlisi dels desplaçaments de les persones treballadores que inclogui l'accidentalitat viària, així com l'anàlisi de l'oferta de serveis i infraestructures per accedir al centre de treball per tal d'elaborar un pla d'acció que incorpori mesures enfocades a potenciar els modes de mobilitat més sostenibles en termes ambientals, socials i econòmics i al mateix temps segurs. Això passa, principalment per garantir la seguretat dels desplaçaments més vulnerables, l'anar a peu i en bicicleta i potenciar el transport col·lectiu (públic o d'empresa) com a mode motoritzat més segur. Al mateix temps, els PDE als plans de prevenció de riscos laborals i de mobilitat.

- **Implantar programes de suport actiu a les empreses per l'elaboració, implantació i seguiment dels plans de desplaçaments d'empresa.** Assessorament tècnic i suport a les empre-

ses per planificar i gestionar la mobilitat sostenible als seus centres de treball. Per dur a terme, les tasques, el Programa s'haurà de dotar d'una infraestructura mínima comptant amb els recursos humans, tècnics i econòmics imprescindibles per a desenvolupar les seves tasques.

- Impulsar l'elaboració de PDE i fer el seguiment dels resultats obtinguts.
- Estudiar i promoure incentius fiscals per a les empreses.
- Dur a terme programes de formació:
 - Bàsica en sensibilització i conscienciació per persones treballadores, directius, representació sindical, etc.
 - Especialitzada per a gestors/es de mobilitat d'empreses, polígons d'activitat econòmica, parcs empresarials, centres comercials, grans equipaments, etc.
- Edició de materials de suport, per exemple: Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat sostenible.
- Recull i difusió de bones pràctiques.
- Realització d'enquestes periòdiques específiques de mobilitat a la feina a diverses escales territorials.
- Atorgar premis anuals a les millors experiències en mobilitat sostenible a la feina.
- Crear una xarxa de gestors de mobilitat d'empreses amb PDE per compartir les experiències i treure profit dels coneixements mutus. El club podria estar organitzat per grups de treball locals i promoure fòrums de trobada periòdics generalistes o per tractar temes transversals o específics per temàtiques, per exemple, de foment de la bicicleta o de gestió sostenible de l'estacionament a l'empresa.
- **Oferir incentius econòmics a l'execució de les mesures dels plans de desplaçaments d'empresa.** Més enllà de la subvenció de l'elaboració dels PDE s'hauria de crear un fons econòmic per a incentivar la implantació de mesures contingudes en els PDE. Les actuacions subvencionables que es derivin d'un PDE poden ser les següents:
 - Actuacions que facilitin l'accés al centre de treball amb bicicleta (inversió en aparcament de bicicletes, dotació de vestuaris, adquirir una flota de bicicletes...).
 - Posar en marxa línies específiques de transport col·lectiu d'empresa o compartit entre empreses.
 - Crear o adherir-se a plataformes i sistemes de vehicles compartits.

