



**LOS PLANES DE
DESPLAZAMIENTO DE
EMPRESA (PDE),
UNA HERRAMIENTA
EFICAZ PARA PREVENIR
LOS ACCIDENTES IN
ITINERE DE TRÁFICO**



Coordina:

CCOO de Catalunya

Elaborado por:

Albert Vilallonga Ortiz (FIMayo-ISTAS)

Iker Echarte Sunsundegui (FIMayo-ISTAS),

Mónica Pérez Cardoso y Carles Pérez Espona (CCOO Catalunya)

Maqueta:

Pilixip

Edita:

CCOO de Catalunya

Edición:

Diciembre 2023

Para la elaboración del estudio agradecemos especialmente la colaboración de la representación sindical de CCOO de: la Universidad de Vic, el Ayuntamiento de Rubí, TMB, Silgan y Mútua Terrassa, así como, a otras personas de estas organizaciones.

Este proyecto se enmarca dentro de las acciones realizadas por CCOO de Catalunya para el desarrollo de los objetivos acordados en la Estratègia Catalana de Seguretat i Salut Laboral 2021-2026, en concreto permitirá impulsar el OE 1. Fomentar la calidad de la prevención de riesgos laborales, para incidir en el OE 2. Reducir la siniestralidad laboral.

Con el apoyo de:



1. Introducción	4
2. Evolución reciente y estado de la cuestión de los accidentes <i>in itinere</i> de tráfico.....	5
2.1. Porcentaje de accidentes <i>in itinere</i> sobre el total de accidentes laborales.....	6
2.2. Los accidentes totales.....	7
2.3. La gravedad.....	9
2.4. El género.....	11
2.5. La edad.....	14
2.6. El tipo de contrato.....	16
2.7. El sector.....	17
2.8. Los días de la semana y los meses.....	19
2.9. Los vehículos.....	20
3. Caracterización de la prevención de los accidentes <i>in itinere</i> de tráfico.....	22
3.1. Normativa y políticas de prevención	22
3.2. ¿Qué se está haciendo?	26
4. Los planes de desplazamiento de empresa.....	33
4.1. ¿Qué son los Planes de desplazamientos de empresa?	33
4.2. Normativa de los Planes de desplazamientos de empresa	35
4.3. Metodología del Plan de desplazamientos de empresa.....	43
4.4. Instrumentos de soporte a la elaboración y ejecución de los planes de desplazamientos de empresa.....	56
5. Estudio de casos de elaboración de planes de desplazamiento de empresa (PDE) para prevenir los accidentes <i>in itinere</i> de tráfico.....	61
5.1. Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña.....	61
5.2. Ayuntamiento de Rubí.....	68
5.3. Transports Metropolitans de Barcelona.....	77
5.4. SILGAN	85
5.5 Mútua Terrassa	89
6. Propuestas para prevenir los accidentes <i>in itinere</i> de tráfico mediante los planes de desplazamiento de desplazamiento de empresa.....	97

1. Introducción

El número de accidentes *in itinere* de tráfico ha crecido ininterrumpidamente desde 2012 hasta 2019. En 2020, debido a la paralización de la economía consecuencia de la Covid-19, los accidentes descendieron abruptamente. Sin embargo, **en los últimos años, con la vuelta a la normalidad, los accidentes han seguido aumentando**, acercándose a los datos previos, a pesar de que se hayan dado algunos cambios en el mercado laboral, como la expansión del teletrabajo. Otro dato significativo es que **cuanto más graves son los accidentes laborales con baja, mayor presencia tienen los accidentes *in itinere* de tráfico**. Es decir, mientras los accidentes *in itinere* de tráfico representan el 10% de los accidentes laborales, los graves son el 22% y los mortales el 26%, es decir, aproximadamente uno de cada 4 casos (Observatori del Treball i Model Productiu, 2022).

Estos datos demuestran que los esfuerzos realizados para **reducir y erradicar este tipo de accidentes no son suficientes**, y que para reducir la siniestralidad laboral es necesario detener los accidentes *in itinere* de tráfico. Aunque las medidas de prevención de los accidentes *in itinere* de tráfico no se aplican a todas las empresas o entidades, en aquellas en donde sí que se aplican, en la mayoría de los casos, las acciones se limitan a las informativas (carteles, folletos, manuales...) y las formativas mediante cursillos.

Los planes de desplazamientos de empresa (PDE en adelante) pueden ser una herramienta útil para promover un modelo de movilidad más sostenible, y además, que sea más seguro, permitiendo planificar las actuaciones para poder reducir los accidentes *in itinere*. De hecho, l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM), la administración competente de aprobar los PDE en su ámbito territorial, a la hora de definir los objetivos de los PDE habla de "garantizar mejores condiciones a los empleados para acceder a la empresa y reducir los accidentes cuando se desplazan", lo que se corresponde con nuestra convicción de que **los PDE son un instrumento eficaz para que disminuyan los accidentes *in itinere***". Partiendo de esta convicción, en 2022, redactamos el informe "Prevención efectiva de los accidentes *in itinere* de tráfico con el fomento del transporte colectivo", se trató la importancia de impulsar los PDE y el transporte colectivo (transporte público o de empresa) como medidas efectivas para prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico. En este informe, partiendo de esta premisa, pero yendo más allá, se tratará de concretar lo que debe incluir un PDE para que sea eficaz para reducir la accidentalidad.

En los distintos apartados de este informe, se analizan los datos de la accidentalidad *in itinere*, tanto en Cataluña como en España; se repasa la normativa estatal y autonómica; se recoge la visión de técnicos especializados como los del Servicio Catalán de Tráfico y del Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral. Asimismo, se definen los contenidos necesarios para un PDE; se lleva a cabo una revisión y análisis de cinco PDE diferentes aprobados en los últimos años por la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM). Las empresas y entidades elegidas son, la Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya (UVic), el Ayuntamiento de Rubí, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Silgan y Mútua Terrassa. A partir de estos casos concretos se analizará cómo se trata el tema de los accidentes *in itinere*, examinando las medidas de actuación incluidas en el plan de acción del PDE, y valorando su nivel de implantación y los resultados cuando sea posible. Para este análisis se ha contado con la colaboración de diferentes delegados sindicales de estas empresas, lo que aporta un mayor nivel de conocimiento de la realidad de cada empresa.

Por último, se proponen propuestas de actuación vinculadas a la prevención de los accidentes *in itinere* de tráfico mediante el impulso de los PDE.

2. Evolución reciente y estado de la cuestión de los accidentes *in itinere* de tráfico

A continuación, se realizará un seguimiento de los datos estadísticos sobre los accidentes de tráfico laborales (ATL en adelante) *in itinere* en Cataluña.

La estadística catalana no contempla algunos de los aspectos que sí lo hace la estatal, aspectos que creemos que son significativos y necesarios para analizar estos accidentes. Aun sabiendo que no se puede trasladar automáticamente lo que sucede a escala estatal a escala catalana, sí creemos que es útil hacerlo para interpretar mejor los ALT *in itinere*, ya que se observa que en los datos con los que sí que los podemos comparar se comportan de forma similar.

Las fuentes de información serán las siguientes: por un lado, a través de la página web de los desplazamientos en el entorno laboral del Departament d'Empresa i Treball y del Observatori del Treball i Model Productiu¹, hemos accedido a los datos estadísticos sobre los accidentes *in itinere* de tráfico de Cataluña. Por otra parte, contamos con los informes de accidentes laborales de tráfico realizados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), que existen desde el año 2007. A diferencia de los datos catalanes estos del INSST aportan un mayor detalle ya que permiten analizar los accidentes *in itinere* por variables de la edad, el sector de actividad de la empresa, el día de la semana, el mes y el agente relacionado con el accidente y ver su incidencia real mediante un índice de incidencia (un índice de incidencia es un indicador concreto que representa el número de accidentes con baja acaecidos por cada cien mil trabajadores expuestos al riesgo).

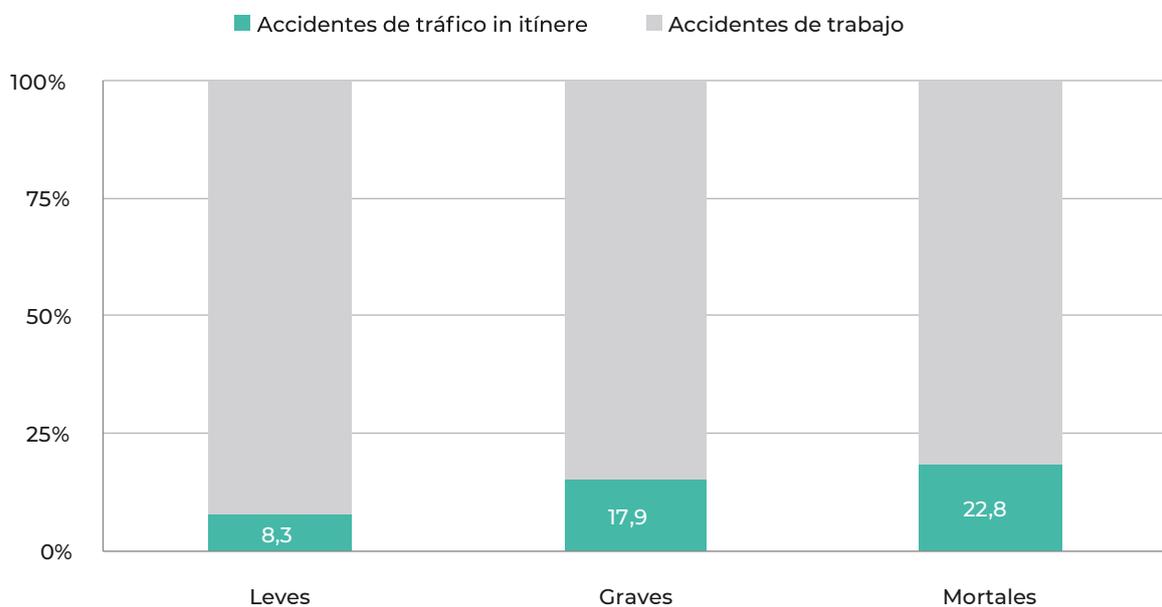
Pasamos a analizar la realidad en números según distintas variables.

1 [Consultas interactivas de siniestralidad laboral. Observatori del Treball i Model Productiu.](#)

2.1. Porcentaje de accidentes in itinere sobre el total de accidentes laborales

Ante todo, es importante dar contexto a los datos obtenidos, comparándolos con los accidentes laborales, es decir, con cualquier tipo de accidente que justifique una baja. Tal y como se puede observar en el gráfico siguiente, cuanto más grave se considera el accidente laboral mayor presencia tienen los accidentes de tráfico *in itinere*. **En cuanto a los accidentes laborales que terminan en muerte, por ejemplo, en casi uno de cada cuatro casos se da debido a los accidentes de tráfico *in itinere***, lo que demuestra las dimensiones de este problema, y refuerza la idea de tomarse en serio la reducción de la accidentalidad *in itinere*, con el objetivo de eliminar los accidentes y, en el peor de los casos, prevenir pérdidas de vidas en el ámbito laboral.

Accidentes de de tráfico *in itinere* sobre el total de accidentes de trabajo con baja en Cataluña (2022) (%)



Fuente: Observatori del Treball i Model Productiu

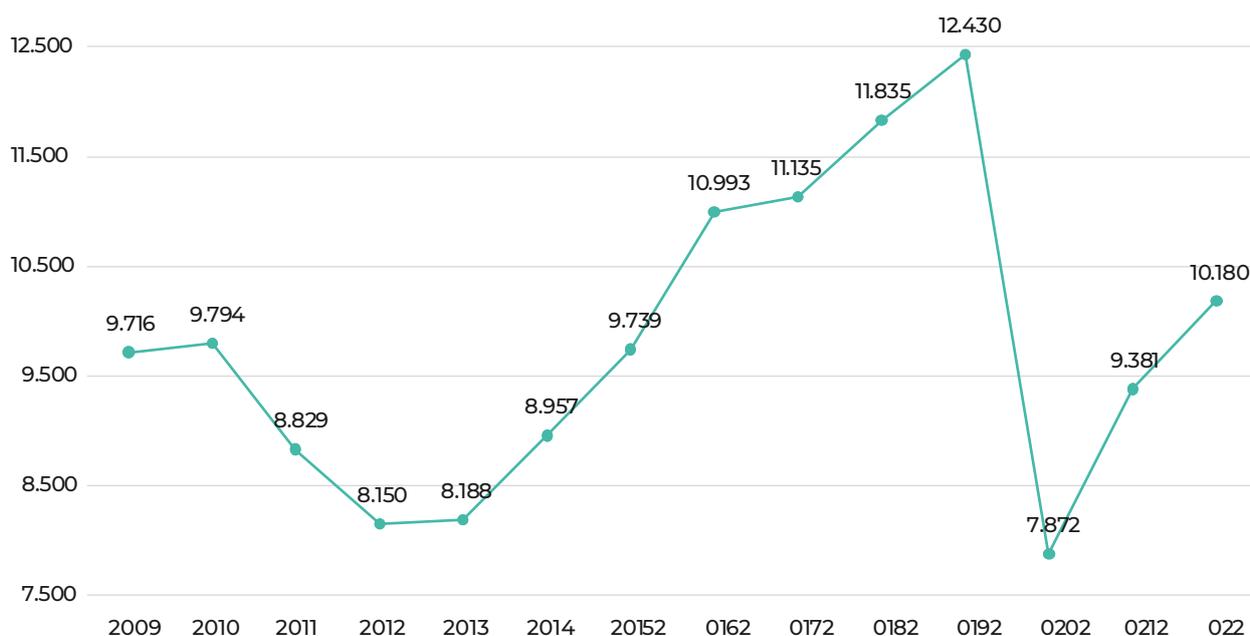
2.2. Los accidentes totales

Ahora pasaremos a echar un vistazo al número de ATL *in itinere*. Tanto en Cataluña como en España, se vislumbra una evolución significativa y bastante similar, lo que demuestra la existencia de patrones comunes que nos permite utilizar la información obtenida a nivel español para poder entender la siniestralidad *in itinere* a escala catalana.

Por un lado, durante los años posteriores al inicio de la crisis 2009-2013, se observa una caída relevante en los accidentes, debido a la reducción de trayectos por motivos laborales consecuencia del aumento del paro. Sin embargo, a partir de 2013 se da un aumento considerable en los accidentes, en el caso de Cataluña en 2019 se alcanza la cifra más alta de la serie con un total de 12.430 accidentes. Al año siguiente, debido a la paralización de la economía forzada por el Covid-19, los trayectos de ida o vuelta del trabajo se vieron notablemente reducidos, lo que repercutió en la repentina caída de los accidentes *in itinere*, bajando hasta los 7.872 en Cataluña. A pesar de esta situación tan extraordinaria, estos datos no se alejan demasiado de los obtenidos en 2012, el año con menos accidentes consecuencia de la crisis económica. En **2021, los accidentes *in itinere* se vuelven a recuperar y continúan en aumento, y si sigue en esta tendencia el año 2023 se superarán las cifras del 2022.**

En el caso de los datos a nivel catalán, no tenemos la oportunidad de ver los índices de incidencia, por lo que utilizaremos los datos a nivel español. En general, la tendencia entre 2009 y 2018 era que aumentara levemente, pasando de 261,2 a 336,8, aunque en 2012 se redujo un poco. En 2020, sin embargo, el índice baja bastantes puntos, en parte debido a que la reducción del tráfico repercuta en una conducción más segura. **Sin embargo, el Covid no ha supuesto ningún punto de inflexión, ya que la tendencia de los últimos dos años es que este índice siga en aumento**, aunque aún no se hayan alcanzado cifras pre-Covid.

Accidentes de tráfico *in itinere* en Catalunya (2009-2022)



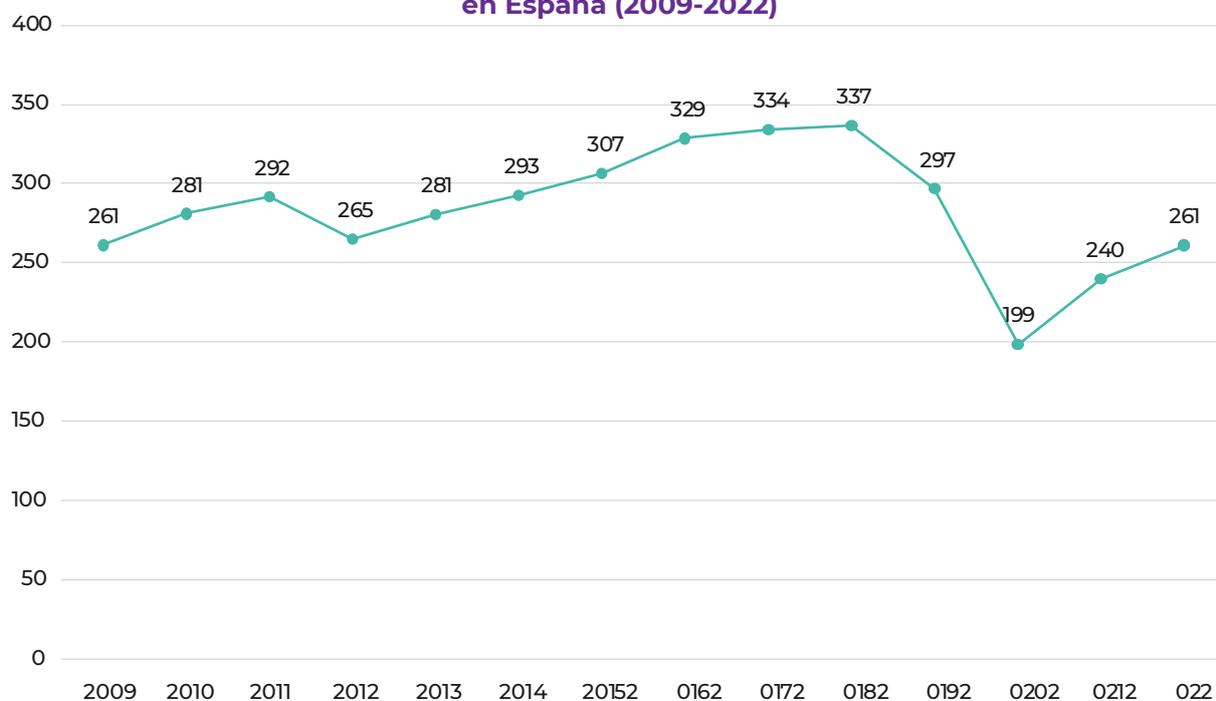
Fuente: Els desplaçaments en l'entorn laboral del Departament d'Empresa i Treball i Observatori del Treball i Model Productiu

Accidentes de tráfico *in itinere* en España (2009-2022)



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

Índice de incidencia de accidentes de tráfico *in itinere* en España (2009-2022)



Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (desde 2009 hasta 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.3. La gravedad

Por lo que respecta al análisis de los accidentes por gravedad, **en Cataluña más del 96% de los accidentes son leves**, porcentaje que se ha mantenido en una tendencia creciente. En lo que va de 2023, por ejemplo, el 98,36% de los accidentes han sido catalogados como leves. Esto se debe a que los accidentes graves y mortales tanto a nivel porcentual como en cifras totales se han ido reduciendo. De hecho, el año con más fallecidos fue el 2009. Sin embargo, en los últimos 3 años esta tendencia ha cambiado ligeramente, ya que las muertes y accidentes graves van en aumento.

En el caso de España, entre 2011 y 2017, el porcentaje de los accidentes graves y mortales han tendido a ser inferiores que los de Catalunya. Sin embargo, a partir del 2018 estos porcentajes se han mantenido por encima del de los catalanes.

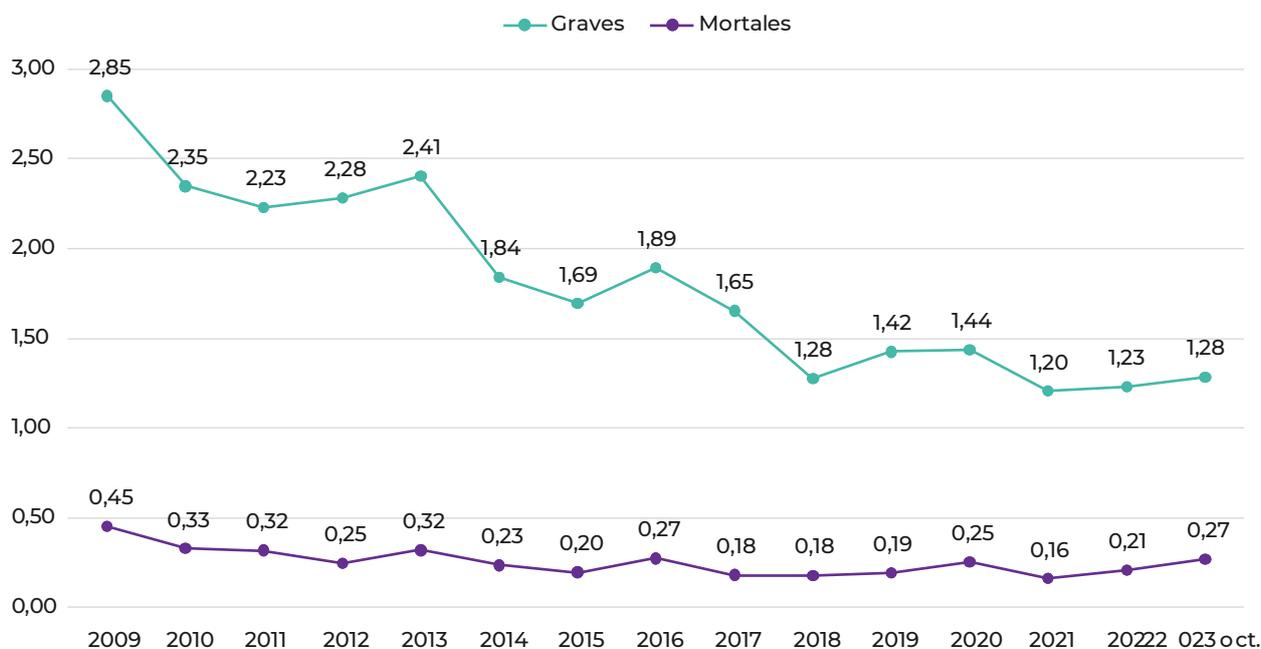
Accidentes *in itinere* de tráfico por gravedad en Cataluña 2009-2023 Octubre

Gravedad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Leves	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
Graves	277	230	197	186	197	165	165	208	184	151	177	113	113	125	111
Mortales	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

* Datos acumulados hasta octubre de 2023

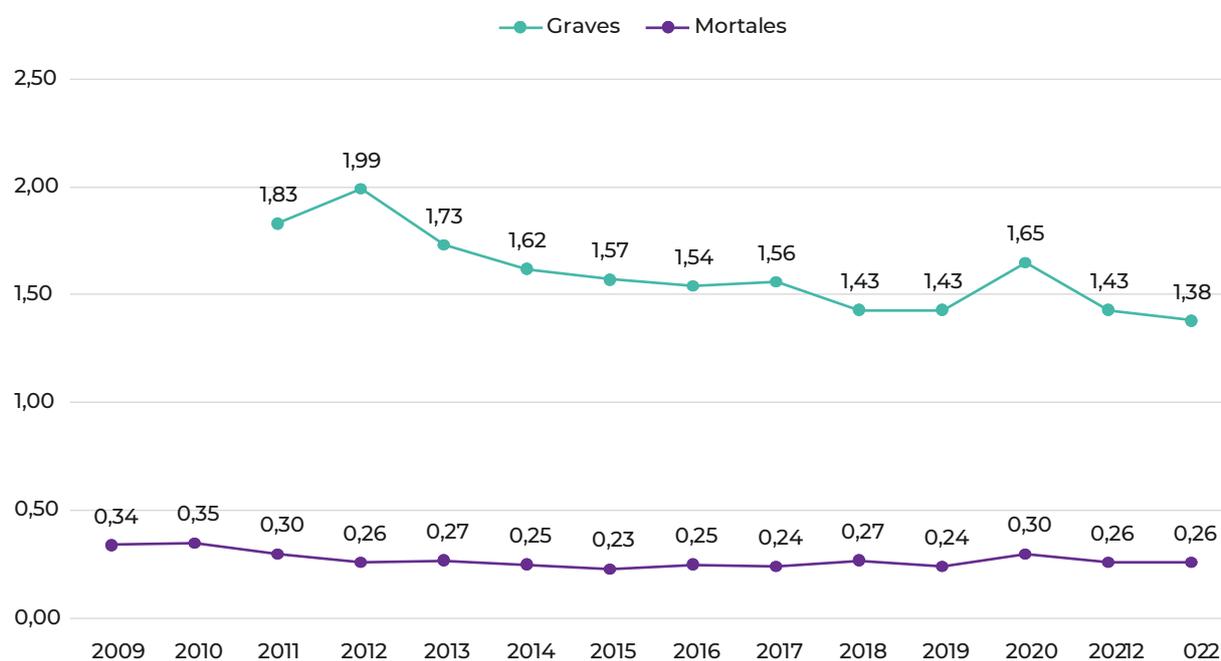
Fuente: Els desplaçaments en l'entorn laboral del Departament d'Empresa i Treball i Observatori del Treball i Model Productiu

Accidentes de tráfico *in itinere* graves y mortales Cataluña (2009-2022 oct.) (%)



Fuente: Observatori del Treball i Model Productiu

Accidentes de tráfico *in itinere* graves y mortales en España (2009-2022) (%)



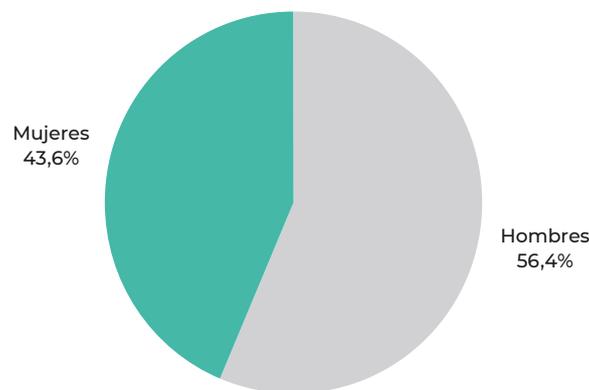
Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (desde 2009 hasta 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.4. El género

El género es una variable importante a tener en cuenta, ya que las dinámicas de movilidad y laborales tienden a ser diferentes dado que las mujeres suelen tener unos desplazamientos más poligonales con más paradas intermedias y los hombres más lineales de ida y vuelta exclusivamente y, asimismo, a menudo difieren en los sectores de empleo, horarios y jornadas laborales, etc. Esto lo tratamos con más profundidad en “La movilidad cotidiana en el trabajo, segura y sostenible. Propuestas desde la perspectiva de género” de CCOO e ISTAS (2018)².

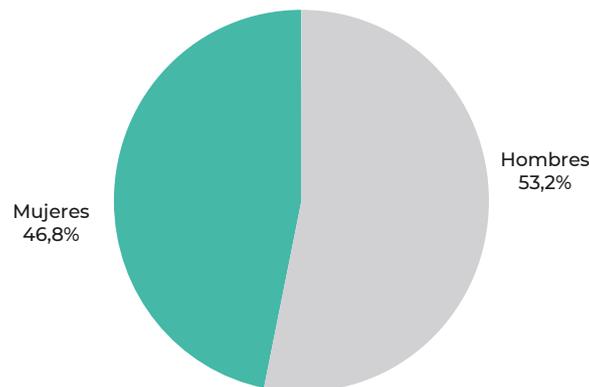
En Cataluña en el año 2022 un 56,4% de los accidentados fueron hombres mientras que a nivel español fueron el 53%.

Accidentes de tráfico *in itinere* por género en Cataluña (2022) (%)



Fuente: Observatori del Treball i Model Productiu

Accidentes de tráfico *in itinere* por género en España (2022) (%)



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

En el caso de España, entre 2011 y 2016 fue cuando más se igualaron los datos de accidentes totales entre hombres y mujeres. Esto puede deberse a que los sectores más masculinizados (industria, construcción...) fueron los que más sufrieron la crisis económica.

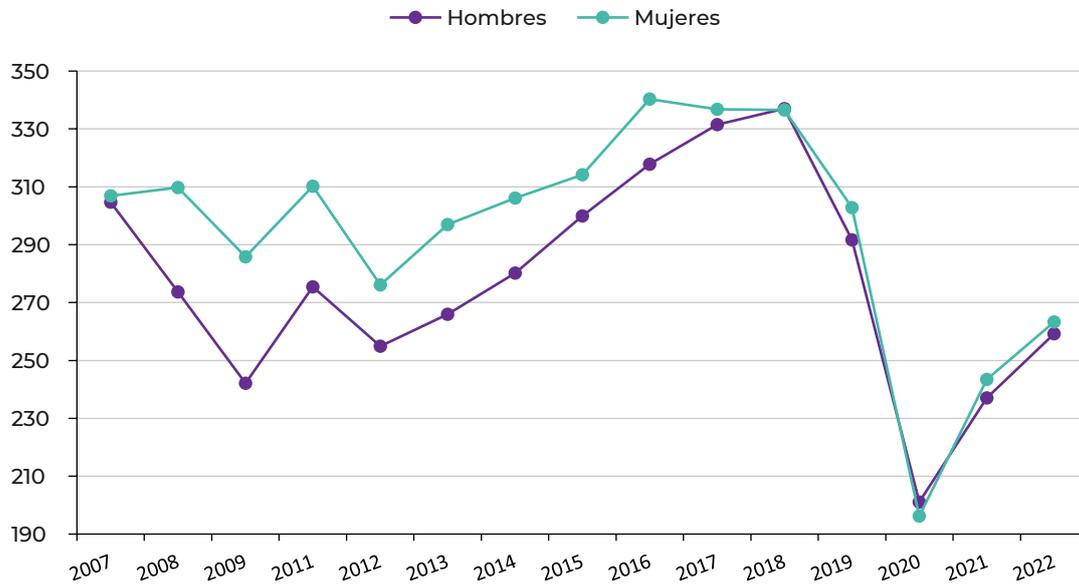
2 [La movilidad cotidiana en el trabajo, segura y sostenible \(2018\). ISTAS y CCOO.](#)

Sin embargo, una vez más, para poder ver la incidencia real y la evolución histórica, es necesario observar el siguiente gráfico de los índices de incidencia en España entre 2007 y 2019. El índice de incidencia en 2007 era igual en ambos sexos, aunque los hombres sufrieron 10.000 accidentes más que las mujeres. Entre 2008 y 2017, por el contrario, el índice femenino se mantenía bastante por encima, es decir, las mujeres tenían más opciones de sufrir un accidente que los varones.

Esta diferencia puede deberse entre otras causas al carácter más precario de las ocupaciones que ocupan las mujeres, y a que además del trabajo productivo muchas mujeres tienden a dedicar una parte importante del día al trabajo reproductivo realizando una doble jornada lo que puede generar más estrés y angustia, factores que pueden incidir en la capacidad de conducción. El hecho de que se haya dado una mayor penetración de las mujeres en el mercado laboral, esto ha repercutido también en un incremento del uso del coche. Además, el coche aparece muchas veces como el medio de transporte más eficaz para compatibilizar el trabajo productivo y reproductivo, entre otros motivos porque ante la falta de tiempo el vehículo privado suele ser la forma más rápida, y porque las actividades cotidianas cada vez tienden a estar más lejos entre sí (los centros de trabajo, de enseñanza o sanitarios, los supermercados o grandes superficies, etc.).

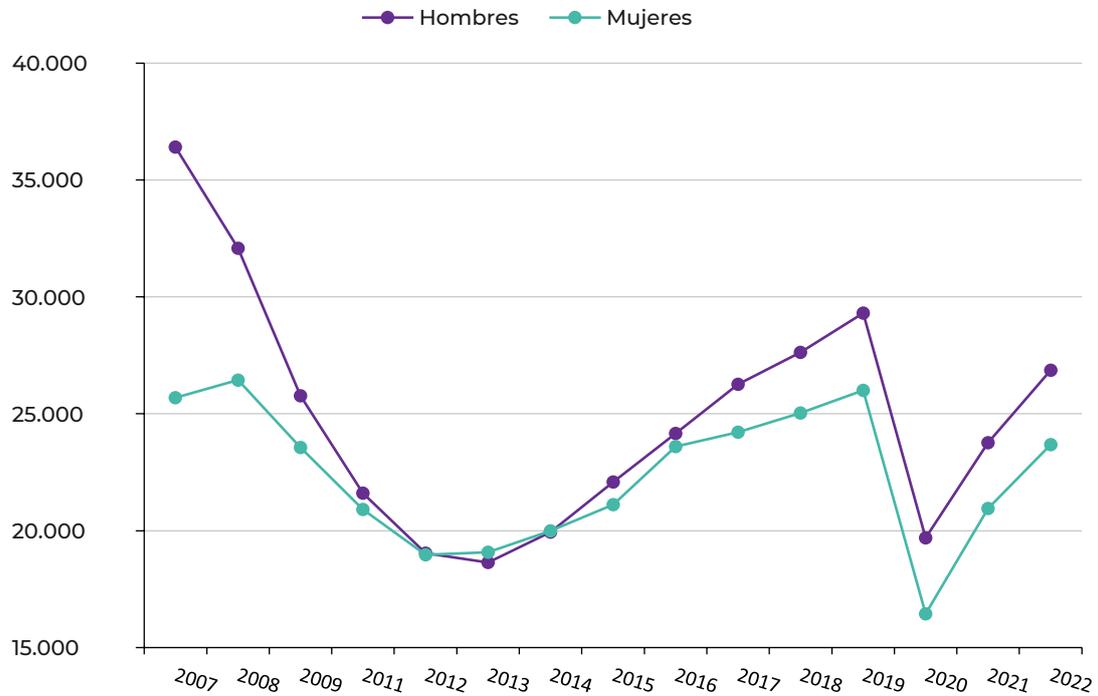
Sin embargo, esta diferencia se ha ido estrechando e igualando. En 2022, por ejemplo, el índice femenino era tan sólo 4,1 puntos superior. Aun así, la cifra del total de accidentes sufridos por los hombres es 3.188 mayor.

Índice de incidencia de accidentes de tráfico *in itinere* por género en España (2007-2022)



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

Accidentes de tráfico *in itinere* por género en España (2007-2022)



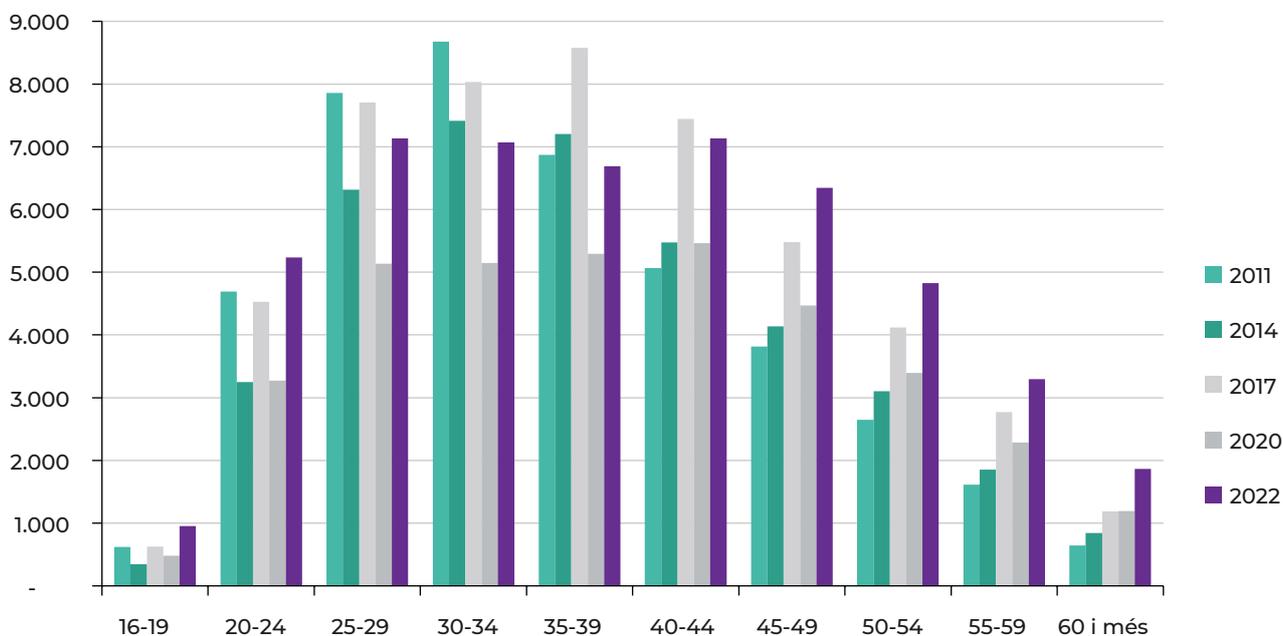
Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (desde 2007 hasta 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.5. La edad

La edad también es otra variable muy relevante a tener en cuenta. Debido a la falta de información a escala catalana, nos ceñiremos a los datos a nivel español.

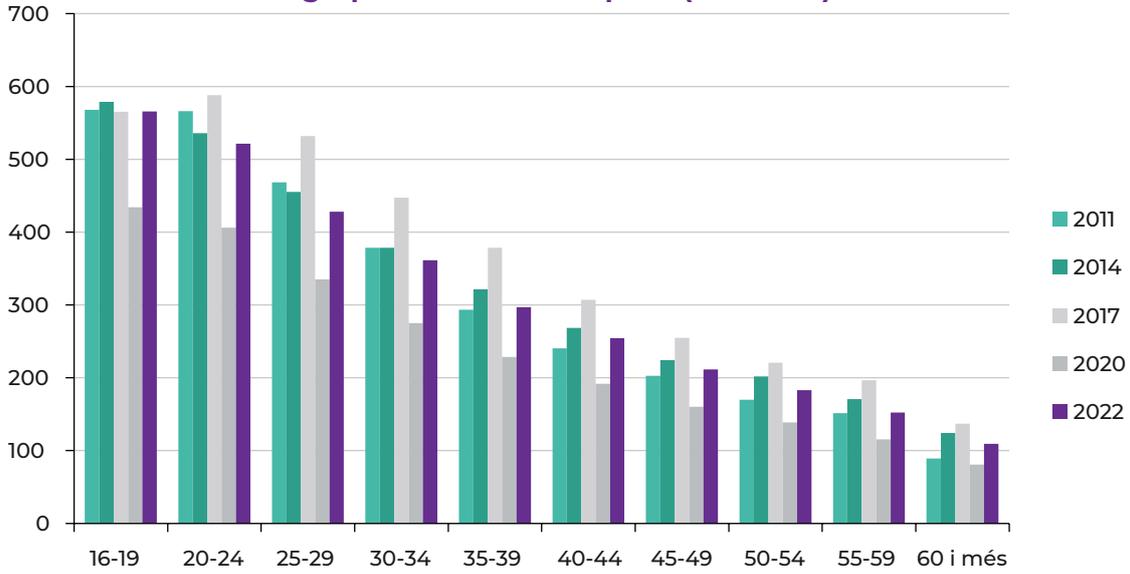
A simple vista se observa que **los grupos de edad donde hay más accidentes son entre los 20 y 39 años**. Se ve claramente cómo en 2014 y 2020 debido a la crisis económica y sanitaria el número de accidentes es muy inferior en casi todos los grupos de edad. Sin embargo, atendiendo al índice de incidencia el dibujo cambia clarísimamente, ya que se ve que **a menor edad existe una mayor probabilidad de sufrir un accidente**. Esto puede deberse a diversos factores (tipo de vehículo, experiencia en la conducción etc.), pero sobre todo a la precariedad laboral que se sufre en mayor intensidad en la juventud. Por último, si nos ceñimos al índice de accidentes mortales, cuesta ver un patrón claro, ya que la mortalidad se mantiene de forma bastante igualitaria en todos los grupos de edad.

Accidents de trànsit *in itinere* per grups d'edat a Espanya (2011-2022)



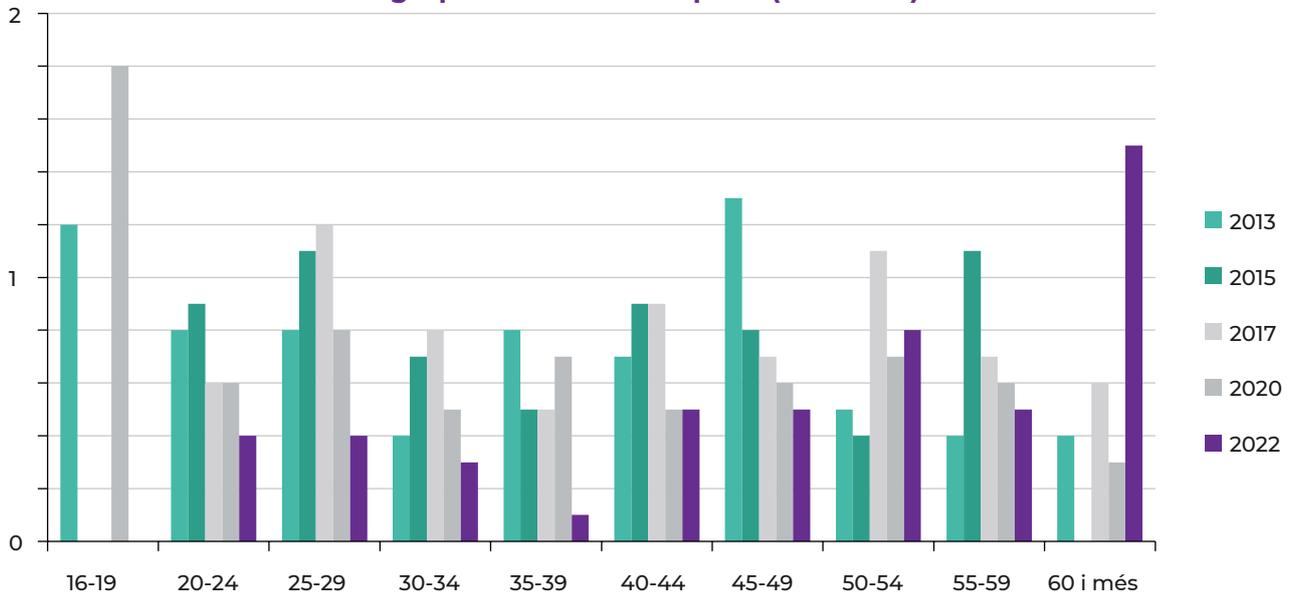
Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (2011, 2014, 2017, 2020 y 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

Índice de incidencia de accidentes de tráfico *in itinere* por grupos de edad en España (2011-2022)



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

Índice de incidencia de accidentes de tráfico *in itinere* mortales por grupos de edad en España (2011-2022)



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

2.6. El tipo de contrato

En el siguiente gráfico, se observan los accidentes de tráfico laborales *in itinere* en Cataluña desde 2019 hasta octubre de 2023 según el tipo de trabajador y el tipo de contrato que tienen. Se puede observar que los trabajadores asalariados indefinidos tienen mayor presencia, especialmente después de la reforma laboral aprobada en marzo del 2022, a costa de la reducción de los contratos temporales. Está por ver si este descenso de los contratos temporales tiene algún tipo de influencia en el descenso de accidentes.

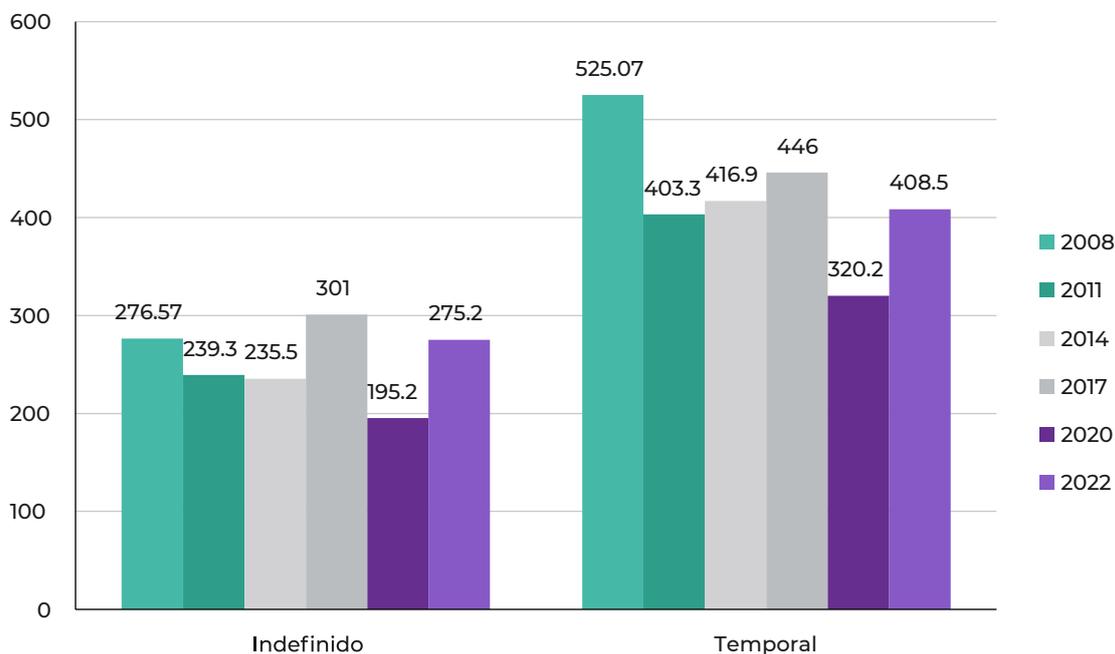
Si miramos los datos del índice de incidencia a nivel español, se confirma que **los trabajadores temporales tienen mayor probabilidad de sufrir un accidente que los indefinidos**. En 2022, por ejemplo, esta cifra era 130 puntos superior.

Accidentes de tráfico *in itinere* según tipo de trabajo en Cataluña (2019-2023 oct.) (%)



Fuente: Observatori del Treball i Model Productiu.

Índice de incidencia de accidentes de tráfico *in itinere* según tipo de trabajador en España (2008-2022)



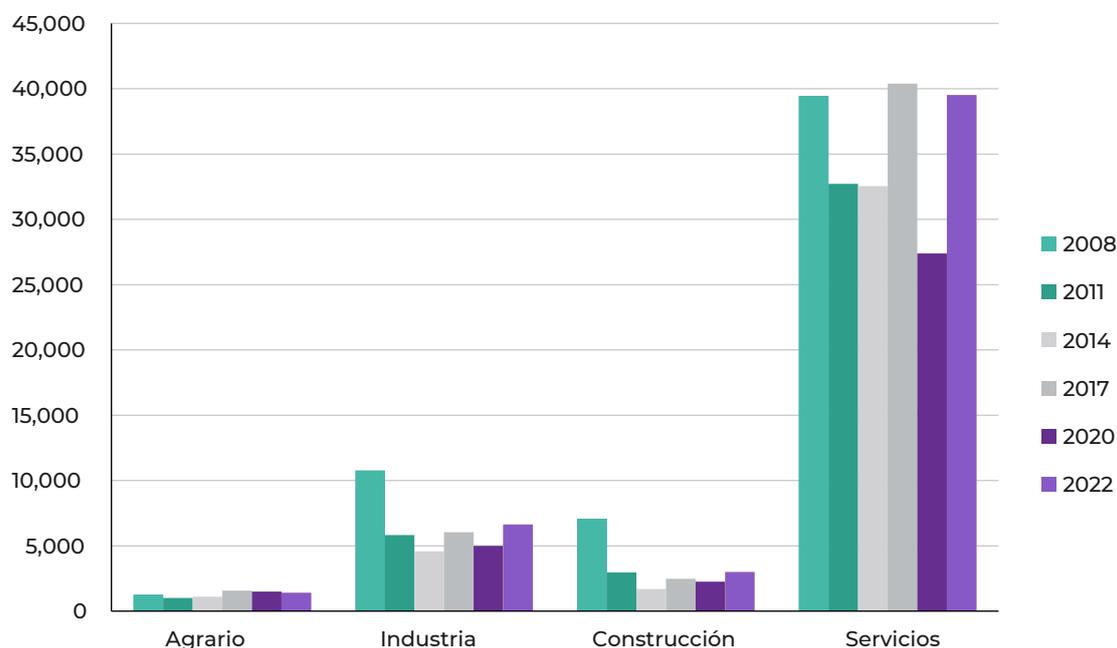
Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (2008, 2011, 2014, 2017, 2020 y 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

2.7. El sector

El análisis de los datos según el sector económico vuelve a ser otra variable interesante, ya que **los accidentes en el sector terciario son mucho más numerosos que en los demás**. Aunque en el gráfico del índice puede observarse que la diferencia en la incidencia no es tan pronunciada.

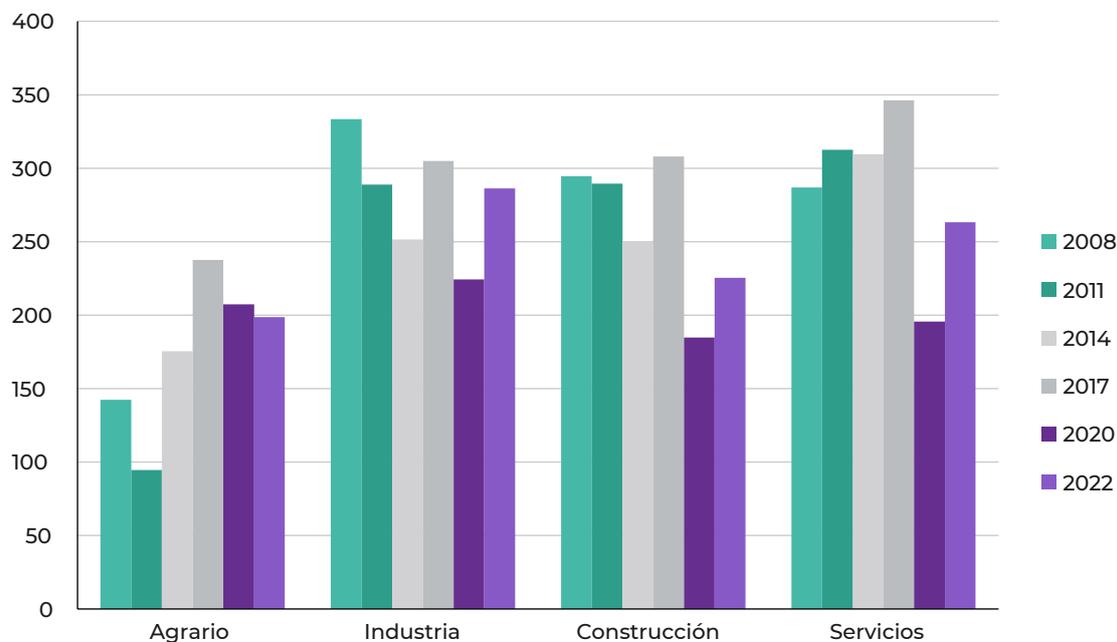
Mientras que hasta el año 2020 el sector terciario era el que tenía un mayor índice de incidencia, a partir de esa fecha podemos observar que la industria pasa a ser el que tiene un mayor índice de incidencia. El índice del sector terciario en el año 2022 no se recupera, y se queda lejos de los datos previos a la pandemia. A falta de una explicación clara, se podría especular que se debe a una tendencia de concentración de los centros de trabajo del sector terciario en el interior de las urbes. En estos entornos, existe una mayor oferta alternativa al vehículo privado y más obstáculos para éstos, al contrario de lo que ocurre con la industria que se localiza principalmente en las periferias urbanas, donde el vehículo privado es muchas veces la única opción. Otro factor destacable podría ser el avance del teletrabajo a partir de la pandemia, con una posible mayor penetración en el sector servicios debido a sus propias características.

Accidentes laborales de tráfico *in itinere* por sectores en España (2008-2022)



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

Índice de incidencia de accidentes laborales de tráfico *in itinere* por sectores en España (2008-2022)

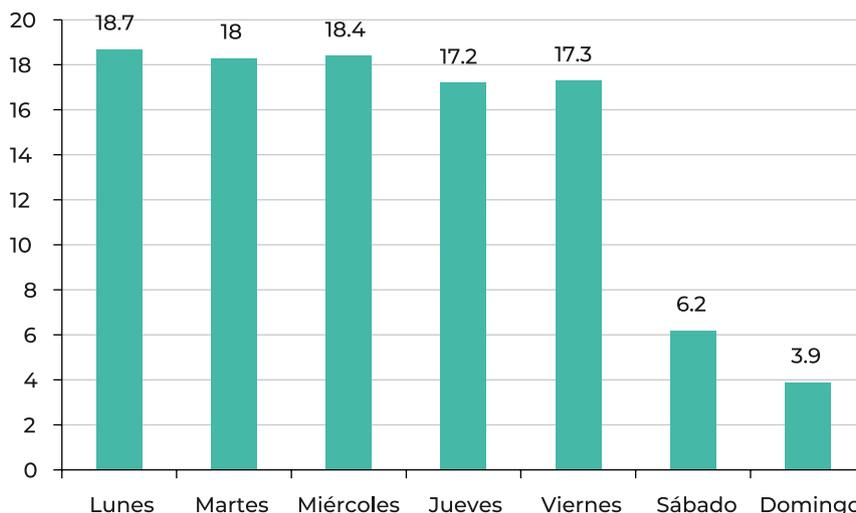


Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico (2008, 2011, 2014, 2017, 2020 y 2022). Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST).

2.8. Los días de la semana y los meses

Otra dimensión a tener en cuenta es la temporalidad, tanto por días de la semana como por meses. Si nos fijamos en el primer caso, se observa que **los lunes tienden a ser los días más accidentados**. El fin de semana cae vertiginosamente, aunque como es lógico los datos del sábado son superiores a las del domingo.

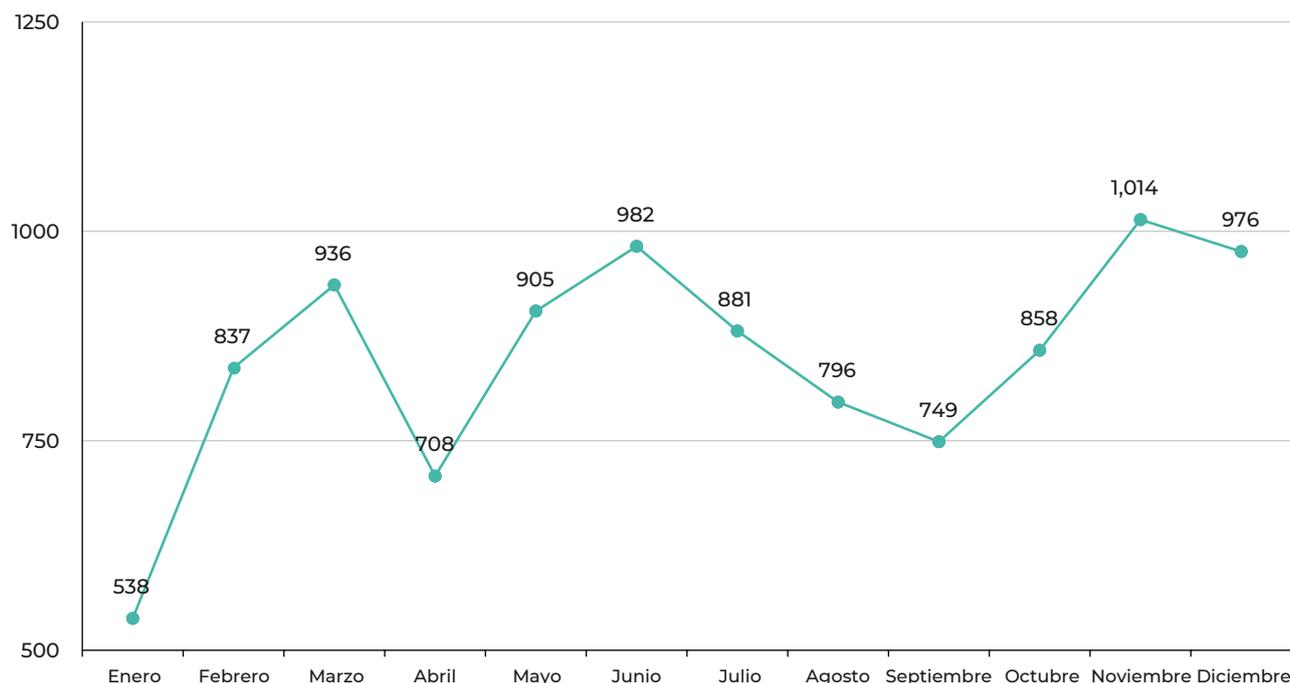
Accidentes de tráfico *in itinere* por días de la semana en España (2022) (%)



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

En cuanto al análisis de los accidentes *in itinere* a nivel catalán, **hay tres momentos en 2022 que despuntan por su alta accidentalidad: marzo, los meses de mayo y junio y, finalmente, noviembre y diciembre**. En estos dos últimos meses es común que tengan una mayor accidentalidad, debido a las peores condiciones climatológicas y a que son meses de gran actividad económica. En el sector servicios especialmente se trabajan más días ya que muchas superficies comerciales abren los festivos. Por el contrario, enero destaca por ser el mes con menos accidentes, una de las razones puede ser a que el primer trimestre tiende a ser el trimestre con menos población ocupada y, en consecuencia, los desplazamientos también disminuyen. Los meses en los que se concentran los períodos de vacaciones son en donde se producen menos desplazamientos al trabajo, a pesar de que en Cataluña el turismo tiene un peso importante, y este sector se caracteriza porque se trabaja sobre todo en estas fechas. Aun así, sí que se observa que los accidentes se resienten en meses como abril (Semana Santa) y en agosto y septiembre (verano).

Accidentes de tráfico *in itinere* por mes en Cataluña (2022)

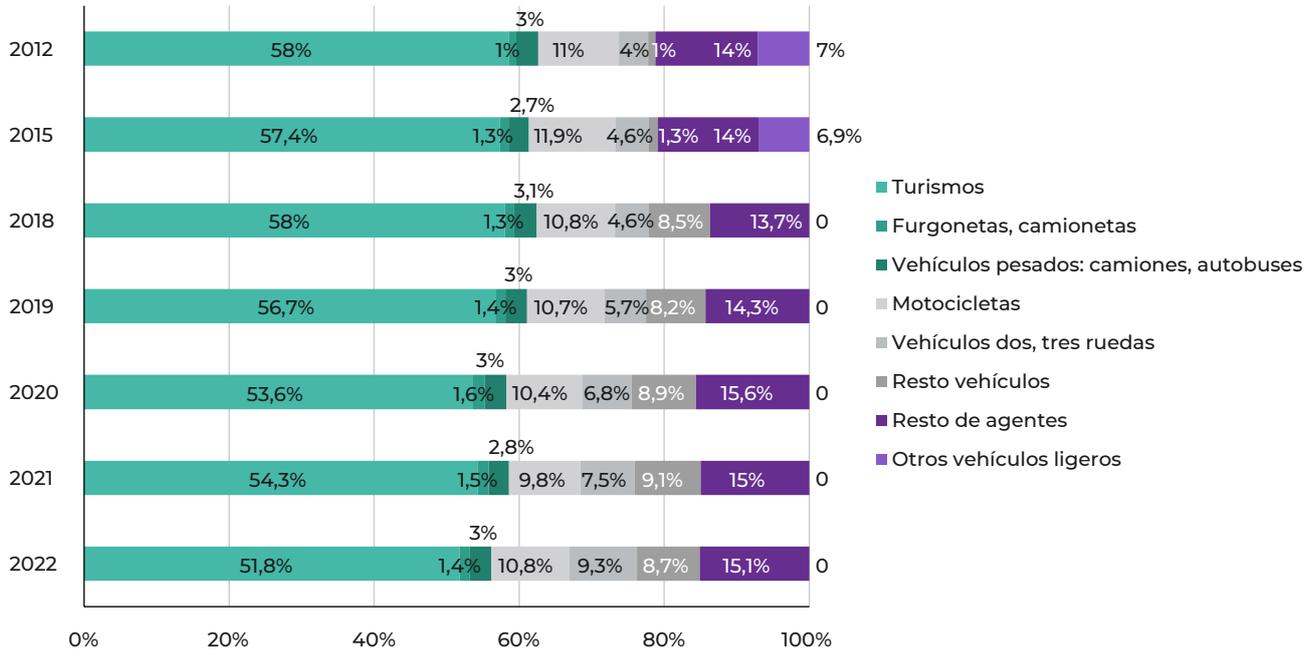


Fuente: Observatori del Treball i Model Productiu

2.9. Los vehículos

Una de las aportaciones más interesantes de los informes de accidentes laborales de tráfico del INSST es el apartado de los agentes materiales implicados en los ALT *in itinere*, del que podemos extraer cuáles son los principales vehículos implicados en accidentes. Destaca la principal implicación de los vehículos a motor llamados genéricamente vehículos privados (turismos, furgonetas, camionetas, vehículos pesados y motocicletas) con un 67% del total. Sin embargo **en los últimos años los ALT *in itinere* en los que están involucrados turismos han ido reduciéndose, pasando de un 58% a un 51,8%**, aunque aún siguen ocupando el porcentaje más alto. Las motocicletas también han ido bajando, aunque más ligeramente. Por el contrario, existe una clasificación de vehículos que no para de crecer, la de vehículos de dos o tres ruedas. Pasando de un tímido 4% en 2012 a un 9,3% en 2022, duplicando su porcentaje en tan sólo 10 años. La tendencia apunta a que, junto al auge de la movilidad en bicicleta o patinete, estos accidentes irán en aumento. Por ello, junto con una apuesta por estos modos de movilidad, debería apostarse por una mayor inversión en infraestructura segura y una regulación que permita que continúen siendo un modo de transporte seguro, sostenible, sano y económico.

Agentes materiales implicados en los ALT *in itinere* en España (2012-2022)



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

3. Caracterización de la prevención de los accidentes *in itinere* de tráfico

3.1. Normativa y políticas de prevención

A nivel estatal, la ley vigente en lo que se refiere a la **Prevención de Riesgos Laborales** es la 31/1995, que constituye el eje fundamental para el diseño de cualquier política en este sentido. Esta ley tiene como principios fundamentales: “la prevención de los riesgos profesionales para la protección de la seguridad y de la salud, la eliminación o disminución de los riesgos derivados del trabajo, la información, la consulta, la participación equilibrada y la formación de los trabajadores en materia preventiva, en los términos señalados en la presente disposición”³. Sin embargo, no se hace mención a los accidentes *in itinere*. La ley que define los accidentes *in itinere* como accidentes laborales es la **Ley General de la Seguridad Social** (8/2015, aunque en la ley de 1974 ya se recogía). En el artículo 156 de esta ley, se afirma que entre las situaciones que serán consideradas como accidentes de trabajo se encuentran “las que sufra el trabajador al ir o volver del puesto de trabajo”⁴.

En las últimas décadas, debido a los datos de accidentalidad *in itinere* previamente comentados, las administraciones (con la colaboración y la presión de los sindicatos) han aprobado diferentes normativas con el objetivo de resolver este problema.

En 2010, se publicó en el BOE el **Real Decreto** (RD en adelante) **404/2010** que introdujo por primera vez la idea de hacer PDE como modo de reducir la siniestralidad laboral. El RD proponía regular el establecimiento de un sistema de reducción de cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hubieran contribuido a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. Además de los requisitos obligatorios para que se aplicara esta reducción, las empresas debían acreditar cumplir mínimo con dos de una serie de acciones, entre las que se encontraba “la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como a medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y accidentes *in itinere*”.

Un año después de la promulgación del RD, en 2011, el ministro de Interior y el ministro de Trabajo e Inmigración firmaron un acuerdo de colaboración para prevenir los accidentes de tráfico, tanto los *in itinere* como los en misión, con la presencia de representantes de la CEOE, CEPYME, CCOO, UGT y los responsables de prevención de riesgos laborales de las comunidades autónomas. El acuerdo subrayaba que, además de los requisitos necesarios que preveía el RD, era necesario que las empresas interesadas acreditaran una serie de acciones, entre las que se incluían la puesta en marcha de un Plan de movilidad y seguridad vial en la empresa, plan que debía contar como mínimo, con los siguientes puntos ⁵:

.....

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

4 [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.](#)

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

- El compromiso de la empresa de reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial. Para ello, la empresa debía de reconocer la importancia de la accidentalidad vial laboral y la voluntad de minimizarla mediante el desarrollo de un plan de actuación.
- La necesidad de que un departamento de la empresa fuera el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- La recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.
- Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.
- Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.
- La evaluación y seguimiento del Plan.

A pesar de que este acuerdo era más ambicioso que el RD 404/2010, no se desarrolló ni tuvo un seguimiento. Volviendo al **RD 404/2010**, uno de los puntos débiles era que, si bien, para beneficiarse de la reducción de las cotizaciones, la empresa no debía sobrepasar los límites que se establecían respecto a los índices de siniestralidad general y siniestralidad extrema, de ese cómputo se excluían los accidentes *in itinere*. Otro punto débil era que, los delegados de prevención al principio tenían un mayor protagonismo ya que tenían el derecho a estar informados de las cifras y características de la siniestralidad, y tenían potestad de aprobar o rechazar la demanda de bonificación. Sin embargo, en un posterior decreto se les relegaba a ser meros observadores, por lo que se perdía el poder que podían ejercer en el ámbito de la prevención en relación con esta normativa.

En el **RD 231/2017**, no quedaba explícita la obligación de realizar las dos acciones de la lista. Igualmente, seguían sin ser tenidos en cuenta los accidentes *in itinere* en el cómputo de la siniestralidad laboral. Además, ni en el primer decreto ni en este posterior, debía demostrarse la efectividad del plan (la reducción de los accidentes *in itinere*, por ejemplo) sino sólo su existencia. Por lo tanto, se reducía el nivel de exigencia para recibir esta reducción y se acabó optando por suspender esta política de reducciones en un nuevo decreto. Se esperaba que se recuperara esta norma en futuras normativas, pero todavía no ha ocurrido.

La estrategia actual a nivel español en cuanto a seguridad vial, se enmarca en la **Estrategia de Seguridad Vial 2030**⁶, que tiene como principal objetivo reducir a la mitad los fallecidos por siniestros en la carretera para el año 2030, tomando como referencia los 1.755 fallecidos registrados en 2019. Entre las medidas contempladas, se habla de realizar un mayor esfuerzo en la prevención de riesgos laborales y de reducir los accidentes *in itinere*. En este sentido, también se pone énfasis en que se actúe en las condiciones de trabajo sobre los riesgos viales, como manera de que no se limiten a realizar acciones de formación y sensibilización. La estrategia busca también promover los planes de movilidad segura a escala de polígonos industriales u otras áreas de consideración especial, fomentando así la elaboración de planes en áreas de concentración de empresas. Se apuesta a potenciar el rol de una comisión o gestor de movilidad en la empresa o en el polígono. Asimismo, se habla de que las administraciones promuevan iniciativas como el Pacto por la Movilidad Laboral o la Oficina de Movilidad Laboral en el Trabajo, iniciativas existentes en Barcelona, a las que nos referiremos más adelante.

.....

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

Los objetivos de esta estrategia se van materializando a través de planes bienales. Dentro del **Plan de actuaciones 2022-2023**, se habla de dar a conocer el Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa⁷ (realizado por la DGT, INSST, Inspección de Trabajo y Seguridad Social), donde se ofrece información y herramientas a empresas y trabajadores sobre los aspectos relevantes de la gestión de la seguridad vial y la movilidad sostenible en el ámbito laboral. Al mismo tiempo se habla de difundir buenas prácticas, como la experiencia del Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa que se explica en el apartado 3.3 de nuestro informe.

A nivel catalán, el marco sobre el que se articulan las políticas de seguridad vial es el **Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible (2021-2030)**. Entre sus múltiples objetivos, se habla de potenciar el desarrollo de los PDE para optimizar la movilidad de los trabajadores, favoreciendo el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado y racionalizando el uso del coche. También se quiere impulsar los planes de movilidad específicos para polígonos industriales y zonas de actividad económica, favoreciendo la movilidad segura y sostenible.

Los ejes estratégicos del pacto se concretan en acciones en el **Plan de seguridad vial 2021-2023**, de carácter trienal. El objetivo general es conseguir en 2023 una reducción del 15% en el número de víctimas mortales en comparación con el año 2021. Entre las medidas contempladas está el fomento de la formación en educación vial segura, el uso de modos de transporte sostenibles en la movilidad laboral y los PDE. Por otra parte, también se habla de incorporar la seguridad laboral vial en los planes de prevención de riesgos laborales y de movilidad.

Con el objetivo de realizar un seguimiento del Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible se realizaron unas sesiones de participación en las que CCOO participó. En estas sesiones desde CCOO se subrayó la importancia de los PDE, destacando la actual obligatoriedad legal para ciertas empresas, y defendiendo propuestas y medidas como la integración de la seguridad laboral vial y la movilidad en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales; la defensa de la participación activa de la plantilla y de sus representantes; la promoción de la seguridad más allá de la conducción eficiente y segura; potenciar los modos sostenibles y seguros dando a conocer los diferentes modos de llegar al centro de trabajo a través del transporte colectivo (transporte público, buses de empresa...); promover la colaboración entre empresas para crear líneas de autobús conjuntas o coordinar previamente horarios; la inclusión de la seguridad laboral vial en la negociación colectiva; incorporar a las inspecciones de trabajo los temas de seguridad laboral vial etc.

El Servicio Catalán de Tráfico y el Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral suelen trabajar conjuntamente en temas relacionados con la Seguridad Laboral Viaria, aunque no esté formalmente constituido como grupo interdepartamental. El grupo trata el tema de la reducción de riesgos a la movilidad como forma de reducir accidentes laborales, centrándose en la labor de concienciación e intentando mantener la comunicación con el empresariado. Actualmente se encuentran participando en el Pacto Nacional por la Movilidad segura y realizando un Glosario para Termcat⁸.

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

8 [Diccionario de movilidad sostenible. Termcat.](#)

Aportaciones y propuestas desde el grupo

Tuvimos la oportunidad de realizar una reunión con diferentes participantes del grupo y nos afirmaron que los PDE se prevén como herramientas necesarias, que irán cogiendo más relevancia en los próximos años. También aclararon que desde el grupo se apuesta por utilizar el término desplazamiento por motivo de trabajo, en vez de desplazamiento *in itinere*, ya que éste es un término que va más allá del tráfico y se mete más en temas de prevención y Seguridad Social.

Como principal escollo a la hora de tratar la accidentalidad *in itinere*, nos afirmaron que la falta de datos fiables no permitía conocer a fondo el estado de la problemática. El problema es que la información proviene de dos registros distintos con características diferenciadas que dificultan que se puedan cruzar los datos. Por un lado, están los datos de la Seguridad Social por bajas, y por otro, los datos recogidos por la policía. En los datos de la Seguridad Social una víctima es un accidente, aunque pudieran acudir 2 personas. Además, existen numerosos accidentes *in itinere* leves que al no suponer baja quedan invisibilizados. En los datos de la policía no siempre se recoge si es *in itinere*. Además, comentaron que habían realizado un estudio desde el Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral que confirmaba que en los registros de accidentes entre lo que ocurre realmente y la forma en que se notifican los hechos, eran muy habituales las incongruencias.

Por ello, los participantes apostaban por realizar un estudio en detalle de la problemática que permitiera analizar la situación real y profundizar en diferentes variables como el género, edad, tipo de vehículo, etc.

Otra posibilidad para abordar la dimensión de la movilidad y los PDE como medida de prevención de la accidentalidad sería colaborar, aunque fuera de forma puntual, con organismos públicos con competencias en movilidad como son las Autoridades territoriales de la movilidad (ATM) de los distintos territorios catalanes.

3.2. ¿Qué se está haciendo?

Como hemos comprobado sí que existe una voluntad por parte de las instituciones que se materializa a través de normativa para luchar contra los accidentes *in itinere*, a pesar de que la normativa de por sí no sea suficiente, y se necesiten acciones más concretas.

Una aportación muy necesaria es la realizada mediante la producción de guías e informes que permiten tener un mayor conocimiento sobre la temática y conocer enfoques teóricos necesarios. Éstos son algunos de los documentos existentes:

- **Reducción de los accidentes *in itinere* de tráfico. Estudio de casos (2017).** Documento financiado por la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales y realizado por ISTAS (CCOO) para el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social⁹.
- **Informe RACE. La Seguridad Vial Laboral en España (2018)**¹⁰ Real Automóvil Club de España.
- **La movilidad cotidiana en el trabajo, segura y sostenible. Propuestas desde la perspectiva de género (2018)**, Informe de la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO del País Valencià y con el apoyo de la Generalidad Valenciana, el Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT)¹¹.
- **La seguridad en los desplazamientos para ir y volver del trabajo (2017)**, de la Generalitat de Catalunya¹².
- **Guía de movilidad segura en la empresa** realizado en colaboración entre la DGT y el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales del año 2020¹³.
- **Observatorio de la siniestralidad vial laboral. Ejercicio 2021.** Elaborado por la mutua ASEPEYO¹⁴.
- **Prevención efectiva de los accidentes *in itinere* de tráfico con el fomento del transporte colectivo (2022)** realizado por CCOO que sirve como documento previo a este. En el documento se realizaba un seguimiento a diferentes empresas (Boehringer, Louis Vuitton, Mapfre y Grifols) que cuentan con transporte de empresa o una oferta adecuada de transporte público. Además, estas empresas comparten la participación activa sindical, y la realización de acciones preventivas para evitar los accidentes de tráfico de las personas trabajadoras al ir y volver al trabajo¹⁵.

.....

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

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

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

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

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

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

15 [Prevención efectiva de los accidentes de tráfico *in itinere* con el fomento del transporte colectivo y la acción sindical. CCOO e ISTAS 2022](#)

Tal y como hemos observado, los PDE aparecen como una de las herramientas más útiles para reducir la siniestralidad vial. Sin embargo, hay poca producción que analice el grado de implantación y el tipo de actuaciones que se están llevando a cabo y sus impactos.

Uno de los pocos documentos en donde sí que se intenta indagar en el tema es en el documento “Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones” realizado por la DGT/FESVIAL (Fundación de Seguridad Vial) el año 2021¹⁶. El análisis se basa en una encuesta realizada en unas 900 empresas.

Para empezar, se habla de la existencia de **un 41,4% de las empresas que no realizan acciones de seguridad vial laboral, de las cuales el 59% consideran que existen otros riesgos laborales más importantes sobre los que centrar sus acciones preventivas**. Otras razones que hacen que no se promuevan medidas son: la falta de conocimientos necesarios para abordar el tema de la seguridad vial (24,1%), la falta de recursos humanos (10,8%) o económicos (8,4%).

En cambio, **en las empresas donde sí se realizan acciones de seguridad vial laboral, las acciones más recurrentes son las informativas (carteles, folletos, manuales...) (el 67,5%), seguidos por los cursos de formación teórica (61,6%),** facilitar el teletrabajo (35,9%) y la flexibilidad horaria (29%). **En cuanto a los planes de movilidad segura tan sólo el 10% de las empresas encuestadas los realizan**. Actuaciones como la promoción de buses lanzadera o bonificaciones para el uso del transporte público no alcanzan ni el 4%.

Acciones de promoción de la seguridad vial más habituales en las empresas

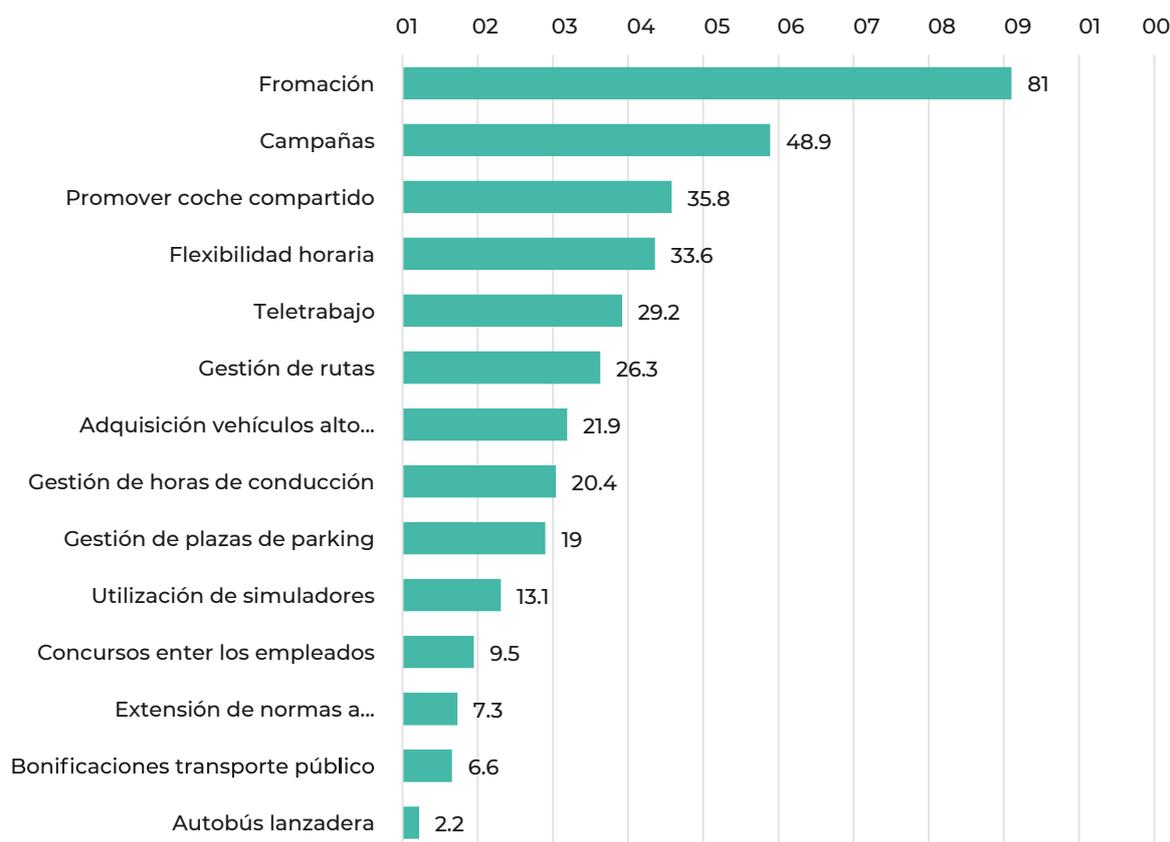
Acciones	% de empresas que las realizan
Material informativo (carteles, folletos, mensajes, manuales, etc.)	67,5
Cursos de formación teórica (online/presenciales)	61,6
Facilitar el Teletrabajo	35,9
Establecer flexibilidad horaria	29,0
Campañas de sensibilización (concursos, juegos, etc.)	23,5
Cursos prácticos de conducción segura y eficiente	22,9
Gestión de plazas de parking	18,4
Promover coche compartido	17,5
Jornadas/Seminarios/Talleres	14,9
Vehículos flota alto nivel seguridad	14,6
Simuladores de conducción	13,4
Planes de movilidad segura	10,1
Promoción uso bicicleta	8,9
Definición de rutas seguras	7,6
Certificación ISO 39001	4,5
Autobús lanzadera	3,8
Bonificaciones para el uso del transporte público	3,7
Otros	1,0

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

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

El siguiente gráfico es similar a la tabla anterior, pero en esta se pregunta por las acciones más comunes entre las empresas que sí han realizado los planes de movilidad. Podemos observar que más del 80% realiza formación en prevención de riesgo y uso de sistemas de seguridad. Casi la mitad de las empresas (48%) incluye campañas de sensibilización. Otras acciones desarrolladas son la promoción del coche compartido (35,8%), la flexibilidad horaria (33,6%) y el teletrabajo (29,2%).

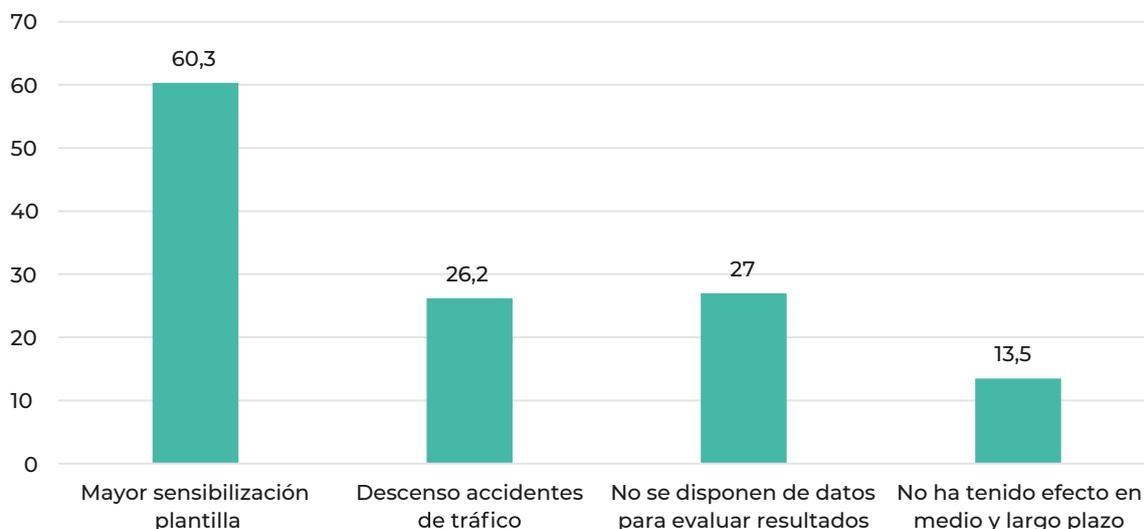
Acciones de seguridad vial realizadas en el plan de movilidad segura (%)



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

Por lo que respecta a los resultados obtenidos por las empresas que han realizado Planes de Movilidad Segura, son los siguientes. Para el 60,3% se ha logrado una mayor sensibilización de la plantilla. **Cuando se les pregunta directamente sobre los efectos del plan en lo que se refiere a la prevención de los accidentes un 26,2% de las empresas dicen que han experimentado un descenso de los accidentes de tráfico.** En un 27% de los casos no se disponen de datos para evaluar los resultados, aspecto fundamental para ver el grado de éxito del plan, por lo que es necesario que el plan cuente con mecanismos de evaluación. El 13,5 % de las empresas consideran que el plan no ha surtido efectos a medio y largo plazo.

Resultados del Plan de Movilidad Segura (%)



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

Por tanto, basándonos en este documento y en los datos donde hemos podido constatar que los accidentes *in itinere* están lejos de verse reducidos, **podemos afirmar que las acciones informativas o formativas por sí solas no consiguen un descenso en la accidentalidad.**

Sin embargo, sostenemos que aquellas acciones más dirigidas a cambiar el modo de movilidad, como el fomento del transporte colectivo, las bonificaciones para el uso del transporte público etc. (actuaciones que como vemos son las más minoritarias) podrían tener un mayor impacto. La mejor manera de aplicar estas actuaciones es mediante un plan de actuación especificado en un plan de desplazamientos de empresa que sea evaluado. Además, hay que apostar por que las empresas vean que la seguridad vial de sus trabajadores les incumbe y que deben tomar un rol más activo.

3.3. Buenas prácticas

Existe una variedad de experiencias diferentes que se amoldan a la realidad concreta donde se encuentran, que tratan de reducir los accidentes *in itinere*. Pasemos a ver buenas prácticas estatales y europeas por parte de las instituciones.

Catálogo de buenas prácticas

Es notoria la falta de herramientas que permitan conocer e intercambiar experiencias exitosas y replicables, y que permitan realizar un seguimiento de su evolución. Los catálogos de buenas prácticas son imprescindibles para poder llevar a cabo proyectos de manera más rápida, eficaz y que den los resultados buscados.

A pesar de no ser un catálogo sistematizado, en el documento **“Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones”** de la DGT publicado en 2021¹⁷, sí que hay una parte del documento que se centra en una lista de buenas prácticas relacionadas con los planes de movilidad y, en consecuencia, con la reducción de los accidentes laborales de tráfico. Otro buen ejemplo de catálogo de buenas prácticas podría ser **la página web suiza mobilservice**¹⁸, que aporta mucha información actualizada de las diferentes actuaciones que se llevan a cabo en esta dirección. **La plataforma europea EPOMM** suele publicar también documentos de políticas a favor de la movilidad sostenible en empresas con cierta frecuencia¹⁹.

Página web de mobilservice de Suiza

The screenshot shows the mobilservice website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'Actualité', 'Agenda', 'Cas pratiques', 'Gestion de la mobilité', 'Réseau', and 'Info'. Below this, a search bar is visible with the text 'Recherche par mot-clé' and an 'afficher' button. The main content area features a news article titled 'Capital Group' with a sub-header 'Genève (GE)' and a date 'Créé le 06.06.2023'. The article includes a photograph of a building and text describing the company's decision to implement a mobility plan to reduce traffic and promote alternative transport modes. To the right of the article, there is a sidebar with sections for 'Newsletter', 'Favoris', 'Actualité', 'Webinaires', and 'Agenda'. The 'Actualité' section lists recent news items with dates and brief descriptions. The 'Agenda' section shows a calendar for December 2023.

Entre 2009 y 2012 se llevó a cabo el **proyecto PRAISE** (Preventing Road Accidents Injuries por la Safety on Employees), cofinanciado por la Comisión Europea y por el secretariado del European Transport Safety Council (ETSC)²⁰. El proyecto tuvo como objetivo la difusión de buenas prácticas que potenciaban la seguridad vial en el entorno laboral.

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

18 [Mobilservice.](#)

19 [EPOMM.](#)

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

Sello de Movilidad Segura en las Empresas

En 2017, el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales (IAPRL) presentó el **Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa**²¹, una iniciativa dirigida a mejorar la gestión de la Seguridad Vial Laboral en Asturias. Se trata de una herramienta para reconocer, fomentar e incentivar la gestión de la seguridad vial laboral mediante la implantación de planes de seguridad vial en las empresas y otras actuaciones en la misma dirección. Una vez logrados los méritos para obtener el sello, el IAPRL celebra una Jornada Pública anual de reconocimiento y entrega de los Sellos a las empresas. Ya van por la séptima edición del proyecto.

Esta iniciativa recibió el interés de la DGT, ya que **en 2022 se presentó en Oviedo el Sello de Movilidad Segura en la Empresa como proyecto a escala española**, aunque hasta ahora esta iniciativa se ha ido extendiendo a escala autonómica de la mano de la propia DGT. Además de Asturias, ya se ha instaurado en Cantabria (Sello Cántabro de Movilidad Segura) y en La Rioja (el Sello Circula Seguro)²² y en Murcia, Andalucía, Canarias y Castilla y León se encuentra todavía en fase de desarrollo²³.



Región de Bruselas Capital (Bélgica)

En la región de Bruselas, toda empresa de más de 100 empleados debe realizar un PDE cada 3 años con diagnóstico, plan de acción, seguimiento y evaluación.

Además, facilitan herramientas para realizar el diagnóstico a través de un sitio web donde los empleadores pueden crear fácilmente una encuesta online de comportamiento en viajes y generar un informe que compara los resultados de la empresa con los de otras empresas.

En cuanto al plan de acción, existen diversas acciones obligatorias: nombrar a una persona de referencia o un gestor de movilidad, comunicar sobre el PDE, organizar eventos anuales de sensibilización, proporcionar información actualizada, proporcionar un plan de accesibilidad multimodal, fomentar el uso de transporte público, instalar un aparcamiento seguro para bicicletas, tener en cuenta el impacto ecológico en la compra de la flota de vehículos y disponer de un plan de acción específico para los momentos de mayor contaminación atmosférica.

21 [Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa](#)

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

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

La región organiza anualmente una jornada sobre la Movilidad en las empresas, para que se puedan descubrir e intercambiar experiencias y buenas prácticas. También organizan a formación por los gestores de Movilidad de las empresas²⁴. En 2022 publicaron un documento de análisis del impacto de los PDE en los últimos 10 años en la Región de Bruselas²⁵.

Innovabide (País Vasco)

Ésta es una Iniciativa de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, sobre la Movilidad Segura y Seguridad Vial en la empresa vasca, puesta en marcha con la asistencia técnica de la Fundación Tecnalía Research and Innovation, Euskalit y FESVIAL. La iniciativa proviene del año 2017 en el que se desarrolló el Marco de Referencia para la Mejora de la Empresa Vasca en la Gestión de la Seguridad Vial, conforme al Modelo de Gestión Avanzada de Euskalit. A través de esta iniciativa se quiere involucrar al mayor número de empresas por la seguridad vial, independientemente del sector al que pertenezcan²⁶.

.....

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

25 [Planes de desplazamientos de empresa. BILAN 2021-2022. Bruxelles environnement y Bruxelles movilidad](#)

26 [Innovabide.](#)

4. Los planes de desplazamiento de empresa

4.1. ¿Qué son los Planes de desplazamientos de empresa?

El Plan de desplazamientos de empresa (PDE) es el instrumento necesario para planificar la movilidad de los centros de trabajo, es decir, aquella movilidad que se genera por motivo de trabajo, concretamente para ir y volver al trabajo.

Esto no quita que puede incluir el análisis y el despliegue de medidas de intervención de los desplazamientos efectuados durante la jornada laboral de tipo no profesional o dicho de otro modo aquellos desplazamientos que no son realizados por conductores profesionales (por ejemplo, por conductores de transporte público por carretera o de transporte de mercancías por carretera), dado que generalmente tienen una planificación y gestión específica de flota. Nos referimos a desplazamientos que se realizan en vehículos especializados para su función: autobuses, bicicletas de logística, furgonetas, camiones, etc. Asimismo, tampoco abarcaría otros desplazamientos que si bien no son efectuados por conductores profesionales sí que la conducción forma parte de una de las principales actividades imprescindibles para realizar su profesión. Por ejemplo, servicios de emergencias, tales como: ambulancias, bomberos, cuerpos de seguridad u otras profesiones como son: los comerciales, el personal de reparación y mantenimiento, etc. Por tanto, se trataría de tener en cuenta los desplazamientos ocasionales o más bien esporádicos producidos durante la jornada laboral. Desplazamientos que por otra parte serían susceptibles de poder realizarse a pie, bicicleta y transporte público.

Por otra parte, el PDE, también puede mencionar los desplazamientos llamados genéricamente de los visitantes, principalmente, cuando éstos tienen magnitudes elevadas, por un lado, de carácter esporádico como pueden ser los clientes en un establecimiento comercial o las visitas médicas a un centro sanitario, pero también los más reiterativos y habituales como son los estudiantes de un centro de enseñanza.

Volviendo al principio, se trata pues, inicialmente de **analizar los hábitos de movilidad de las personas trabajadoras que se desplazan al trabajo**, de ida y vuelta, desde el punto de vista de la demanda de movilidad, modos y tipos de desplazamientos, itinerarios recurrentes, horarios en los que se realizan, entre otras cuestiones. Y, al mismo tiempo, por un lado, desde el punto de vista de la oferta con qué **infraestructuras y servicios de transporte se cuenta para satisfacer estos desplazamientos**, tanto de orden interno (por ejemplo flota de bicicletas propia de la empresa) como de orden externo (por ejemplo, disponibilidad de una red de carriles bici y de un servicio público de préstamo de bicicletas) y, por otra parte, de qué medidas organizativas y de gestión hacia la movilidad hay desplegadas en los centros de trabajo.

Una vez analizados todos estos elementos hay que proceder a **desarrollar una serie de medidas para fomentar y potenciar los desplazamientos sostenibles** y, en contrapartida, reducir

la dependencia de los vehículos privados²⁷ dado que en muchos casos sigue siendo la principal manera como se realizan estos viajes al trabajo. Y, tal y como hemos mencionado reiteradamente estos vehículos son generalmente los principales protagonistas de la accidentalidad *in itinere* de tráfico. Por eso **los planes de desplazamiento tienen como principal misión sustituir la movilidad que se hace en automóvil o motocicleta por otros modos más seguros como puede ser el transporte colectivo, público o de empresa**, como hemos argumentado en múltiples ocasiones y, concretamente en un estudio precedente²⁸. Sin olvidar que otra posibilidad y más cuanto estos desplazamientos son más difíciles de sustituir por modos más seguros, es reducir su intensidad con medidas de organización del trabajo como puede ser el teletrabajo.

En cualquier caso, el PDE es un instrumento de planificación de la movilidad que, por supuesto va más allá de ser una herramienta útil para prevenir los accidentes *in itinere* o en misión de tráfico, aunque debe incluirlo, si no que, y aquí tiene su gran valor, contiene otros muchos beneficios ambientales, sociales y económicos y es la suma de todos ellos lo que justifica mucho más su extensión a todos y cada uno de los centros de trabajo. Al mismo tiempo, es la ponderación de todos estos beneficios lo que determina qué modos o prácticas de movilidad deben promoverse ya la inversa cuáles deben desincentivarse y disuadirse de su uso. En definitiva, además de ser útil para reducir los accidentes de tráfico, en la valoración para escoger la forma en que se realizan los desplazamientos, hay que tener en cuenta, obviamente, las variables ambientales (lucha contra el cambio climático, mejora de la calidad del aire, reducción de la contaminación acústica...) y sociales (inclusión social, conciliación de la vida personal y laboral, igualdad de géneros...) Y, por eso mismo, sus consecuencias en la mejora de la salud de las personas, en mayor cohesión social y democratización de la movilidad, en definitiva, mejor calidad de vida y beneficios en el bienestar de la ciudadanía en general, pero también en el tejido productivo y obviamente, en las personas trabajadoras su conjunto.

El plan de desplazamientos de empresa, también es conocido como plan de transporte al trabajo (*plan de transporte al trabajo*), hasta ahora dicho así en gran parte de la normativa estatal. Por el contrario, en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en curso de ser aprobada, se ha sustituido por la denominación Plan de movilidad al trabajo como aportación hecha por CCOO al anteproyecto de ley, para así ser más coherente con lo que postula la ley que tiene como objetivo garantizar el derecho a la accesibilidad de las personas, lo que englobaría el término movilidad, y no sólo el derecho al transporte, que es un término más restrictivo.

El PDE consiste en un estudio técnico, desde el riguroso conocimiento de la situación de la movilidad en un determinado espacio o centro de actividad. Por ello, es necesario recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y disfunciones, para consiguientemente proponer e impulsar las medidas correctoras y de actuación y, posteriormente, evaluar de forma sistemática y continua los resultados obtenidos.

.....

27 Con la denominación de vehículos privados nos referimos a la acepción más comúnmente aceptada que se refiere a los automóviles y a las motocicletas.

28 [Prevención efectiva de los accidentes de tráfico *in itinere* con el fomento del transporte colectivo y la acción sindical. CCOO e ISTAS 2022.](#)

El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a una movilidad sostenible, segura, inclusiva, saludable y económica (entendida como menos costosa) de las personas trabajadoras. Es decir, reducir la dependencia del vehículo privado, avanzar en la implantación de servicios de transporte colectivo, mejorar la seguridad vial del espacio público, así como de las distintas redes de movilidad y fomentar la accesibilidad a pie, con bicicleta o con prácticas más eficientes del uso del vehículo privado (coche compartido *carsharing* y coche colaborativo *carpooling*²⁹).

4.2. Normativa de los Planes de desplazamientos de empresa

Si nos fijamos en la normativa y en la planificación de la movilidad de ámbito catalán donde específicamente se abordan los PDE ésta se centra actualmente en la zona metropolitana de Barcelona. De entrada, tenemos el Plan de calidad del aire actualmente vigente, pero ahora en fase de actualización en horizonte 2027 y también contamos con el Plan Director de Movilidad de la Región de Barcelona. Asimismo, tenemos planificación de escala supralocal como es el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 (PMMU) del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Aludiremos a toda esta planificación de aquí en adelante.

4.2.1. Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico 2014

Los primeros pasos en materia de descontaminación del aire se concretaron en el Decreto 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante Decreto 226/2006, de 23 de mayo.

En este contexto, el Gobierno declaró 40 municipios metropolitanos³⁰ zonas de protección especial del ambiente atmosférico donde debían aplicarse diversas medidas para restaurar la calidad del aire, entre las que se incluía la elaboración de planes de desplazamientos de empresa. Se trata del llamado ámbito 40.

Posteriormente, se definió la normativa actualmente en vigor a partir del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección atmosférica, aprobado por el Acuerdo de Gobierno GOV/127/2014³¹.

.....

29 Coche compartido, denominado en inglés *carsharing*, entendido como un servicio de movilidad que consiste en una flota de vehículos a disposición de diferentes usuarios y coche colaborativo, también conocido como vehículo de alta ocupación (VAO), nombrando en inglés *carpooling*, que consiste en el uso por parte de varios ocupantes de un vehículo privado para realizar un mismo recorrido parcial o totalmente.

30 Badalona, Barcelona, Badía del Vallès, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, Granollers, Hospitalet de Llobregat, La Llagosta, Martorell, Martorelles, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montmeló, Montornés del Vallès, Palau de Gubald, El Papiol, Parets del Vallès, El Prat de Llobregat, Ripollet, Rubí, Sabadell, San Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, San Fost de Campsentelles, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Gramanet, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa y Viladecans.

31 [ACUERDO GOV/127/2014, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de actuación para la mejora de la calidad.](#)

En este plan de actuación se determina que deben realizar un PDE los centros generadores de movilidad de acuerdo con los criterios que establece el artículo 3.4 del Decreto 344/2006, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada (EAMG). Sin embargo, en una versión previa a la definitivamente aprobada, cuando todavía estaba en exposición pública el Acuerdo de Gobierno, si bien los aspectos que marcaban las condiciones numéricas de volumen, tamaños, personas trabajadoras y tipos de establecimientos que obligaban a realizar un PDE eran calcados a los de los EAMG, la excepción era que no se incluían los edificios, centros de trabajo y los complejos donde trabajaran más de 500 personas, lo que pusimos de manifiesto CCOO y, en consecuencia, se incorporó al Plan definitivamente aprobado.

Los criterios que deben cumplir son:

- a) Establecimientos comerciales, individuales o colectivos, con superficie de venta superior a 5.000 m² (por aplicación del Decreto Ley 1/2009, de 22 de diciembre, de ordenación de los equipamientos comerciales).
- b) Edificios para oficinas con un techo de más de 10.000 m².
- c) Instalaciones deportivas, lúdicas, culturales, con aforo superior a 2.000 personas.
- d) Clínicas, centros hospitalarios y similares con una capacidad superior a 200 camas.
- e) Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos.
- f) Edificios, centros de trabajo y complejos donde trabajen más de 500 personas.
- g) Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000.

Sin embargo, aún existiendo esta normativa inequívoca su cumplimiento ha sido más bien escaso, según las estimaciones realizadas por nuestro equipo técnico, alrededor de 250 centros de trabajo en el ámbito 40 tenían la obligación de aprobar un PDE para avanzar en los objetivos de reducción de las emisiones de contaminantes con origen en el tráfico de vehículos. Pues bien, según la ATM, como Autoridad Territorial de la Movilidad que es el organismo encargado de su aprobación, en diciembre de 2023 sólo se habían aprobado 123 PDE. Además, entre éstos se incluyen PDE de centros de trabajo que no tienen la obligación de realizarlo por localización y dimensiones, en relación con el Plan de calidad del aire y, asimismo, se cuentan PDE de centros de trabajo de algunas empresas que han cerrado o tienen el PDE caducado dado que se remontan a 2009, 2011 o 2012, cuando la propia ATM especifica, en relación a la vigencia de los PDE que éstos deben tener un horizonte máximo de 6 años y hay que hacer la revisión cada 2-3 años. Por ello, **la cifra real de PDE vigentes en la zona de protección atmosférica debe estar bastante lejos de lo que debería ser.**

Ésta es una cuestión doblemente preocupante, por un lado, por no saber a día de hoy cuáles son las de empresas que deberían haber hecho un PDE, estando obligadas, pues no contamos con un censo oficial que nos lo diga. Y, por otra parte, lo más inquietante es que estos números prueban que muchas empresas y administraciones públicas se desentienden y no cumplen con la normativa y, asimismo, yendo más allá, de que las administraciones competentes no se han dotado de las herramientas efectivas para hacer cumplir esa obligatoriedad. Es decir, en relación a este último punto, no existen sanciones por incumplimiento u otras medidas coercitivas

para garantizar que se cumple la normativa y éste es, probablemente uno de los motivos que explican el bajo cumplimiento después de 9 años desde que se aprobó el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección atmosférica.

Para hacer una comparativa que nos muestra lo lejos que estamos del cumplimiento y de cómo no podemos conformarnos con esta desobediencia a la normativa, nos fijaremos en los resultados de la Región de Bruselas en Bélgica³².

En esta región es obligatorio realizar un PDE desde 2011 en las empresas, incluidos los organismos públicos, a partir de 100 personas trabajadoras. Además, estas empresas deben establecer, cada tres años, un nuevo diagnóstico de su movilidad, así como actualizar el plan de acción. Esta actualización de todos los PDE ha sucedido en 2017 y ahora en 2021. Pues bien, en 2021 Medio Ambiente de Bruselas, la entidad que los supervisa, recibió 460 PDE, de aproximadamente 535 centros de trabajo afectados por la obligatoriedad. Es decir, un 85% del total de los que debían recibir, lo que se mantiene estable desde 2011, lo que les preocupa, tal y como mencionan en el informe de balance, pues un 15% de los centros de trabajo no lo han realizado a pesar de estar obligados. Para resolverlo y ampliar el número de PDE elaborados el Gobierno de la Región de Bruselas está analizando actualmente dos cambios en la legislación que regula los PDE: aplicar sanciones en caso de incumplimiento y que la consulta sobre el PDE con los agentes sociales sea obligatoria.

Pues bien, en nuestro caso, partiendo de la base de que desconocemos oficialmente el número de centros de trabajo que deben realizar un PDE en las zonas de protección atmosférica y, por eso cogiendo el número que calculamos de 250 y teniendo en cuenta el centenar de empresas que lo han hecho (incluyendo aquellas que ya lo tienen caducado dado que hace 14 años que lo hicieron en el peor de los casos) nos da como resultado que lo han realizado aproximadamente un 45% de los centros de trabajo obligados o dicho de otra forma el 55% no lo han hecho y en Bruselas están preocupados porque el incumplimiento se sitúa en el 15%.

Así pues, la reflexión está clara una de las probables causas de la no disminución de los accidentes *in itinere* de tráfico radica en que una gran mayoría de empresas no tienen un PDE para fomentar una movilidad más sostenible y segura. En otras palabras, **si queremos reducir la accidentalidad deberemos tomarnos en serio la obligatoriedad de hacer PDE y hacer cumplir la ley, pues con lo que se está haciendo es evidente que no es suficiente como hemos visto con los datos de accidentalidad que están disparados y parecen no tener freno.**

4.2.2. Proyecto Plan calidad del aire, horizonte 2027

A pesar de estos precedentes **ahora se está en proceso de aprobación de un nuevo plan de calidad del aire mucho más ambicioso en cuanto a la obligación de elaborar PDE**, tanto en lo que se refiere a un mayor alcance territorial como al hecho de reducir el umbral del número de personas trabajadoras de los centros de trabajo que deben realizarlo. Además, cabe remarcar que en el nuevo proyecto de plan de calidad del aire se incorpora un nuevo elemento, probablemente más eficaz para garantizar su cumplimiento, que es relacionarlos con la obtención o renovación de las autorizaciones ambientales de los centros de trabajo, como mostraremos más adelante.

.....
32 [Plan de desplazamientos de empresa \(PDE\). Bilan 2021-2022. Brujas Environnement 2023.](#)

En el Proyecto de Decreto por el que se aprobaría **el Plan de calidad del aire, horizonte 2027**³³ se establece como ámbito de aplicación todo el territorio catalán. Argumenta que ante la imposibilidad de medir en cada punto del territorio la contaminación atmosférica la Unión Europea determina que la evaluación debe realizarse por las llamadas Zonas de calidad del aire. La evaluación por zonas implica que es necesario dividir el país en ámbitos territoriales dentro de los cuales los niveles de contaminantes sean similares, es decir, que presenten emisiones y condiciones de dispersión similares. A resultas de esto Cataluña se divide en 14 zonas, las cuales se muestran en el mapa que sigue³⁴.

Zonas de calidad del aire en Cataluña



Fuente: Proyecto Plan calidad del aire, horizonte 2027

En cada una de estas zonas se adscriben una lista concreta de municipios que podemos consultar en la página web del Departamento de Territorio y Sostenibilidad³⁵.

En todas estas 14 zonas que abarcan todo el país se aplicará el artículo 7 sobre medidas relativas a la movilidad de los centros de trabajo y que define los requisitos para realizar un PDE.

- Los centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras, propias o externas, y los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras, propias o externas, ubicados en zonas con superaciones, deben dotarse de planes de desplazamiento de empresa antes del 31 de diciembre de 2024.
- En la tramitación de las autorizaciones ambientales de actividades que se incluyan en algunos de los supuestos previstos en el apartado anterior, así como en la tramitación de sus

33 [Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Plan de calidad del aire, horizonte 2027.](#)

34 [Plan de calidad del aire, horizonte 2027.](#)

35 [Relación de municipios y zonas de calidad del aire.](#)

modificaciones sustanciales y revisiones, se comprobará que el centro de trabajo dispone del plan de desplazamiento de empresa.

- Los planes de desplazamiento de empresa indicados en el apartado anterior deben someterse al informe de la autoridad territorial de la movilidad que corresponda.

Así pues, tal y como se refiere el decreto en las zonas donde se han producido superaciones de los valores límite u objetivo de los contaminantes regulados en el Real decreto 10/2011, de 28 de enero, durante el período 2014-2021 se llevarán a cabo PDE en los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras y en el resto de zonas que conforman el territorio catalán a partir de 500 personas trabajadoras. Por tanto, la elaboración del PDE es obligatoria en toda Cataluña y la única diferencia radica en el número de personas trabajadoras mínimas para hacerlo.

Las zonas con superaciones del límite de los contaminantes y donde, en consecuencia, el umbral mínimo para realizar un PDE es a partir de las 200 personas trabajadoras son las siguientes:

- Área de Barcelona
- Vallès-Baix Llobregat
- Penedès-Garraf
- Campo de Tarragona
- Plana de Vic
- Comarcas de Girona
- Empordà
- Prepirineo
- Tierras de Poniente
- Tierras del Ebro
- Cataluña Central
- Pirineo Oriental

Por otra parte, es interesante constatar que para determinar quién debe hacer el PDE y lo que es un PDE el decreto del Plan establece sus definiciones:

- Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que deben acceder por razón de su trabajo, origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, a menudo, de suministros, mercancías y clientes.
- Plan de desplazamiento de empresa: conjunto de medidas de transporte que buscan racionalizar los desplazamientos hacia el centro de trabajo y desde el centro de trabajo. El objetivo es reducir el uso ineficiente del vehículo privado tanto de las personas trabajadoras como de las empresas proveedoras, visitas y clientela y planificar los desplazamientos obligados relacionados con la actividad del centro de trabajo.

En relación al volumen de empresas que deben implantar un PDE en la Memoria de evaluación del impacto de las medidas propuestas por el proyecto de decreto de aprobación del plan de calidad del aire, horizonte 2027 se dice que de acuerdo con los datos del IDESCAT del mes de enero de 2022 en Cataluña había 508 empresas con más de 250 trabajadores que deben elaborar un Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE). Es decir, se localizan en zonas de superaciones y cuentan con más de doscientas personas trabajadoras. De las que 67 son del sector público y 441 empresas

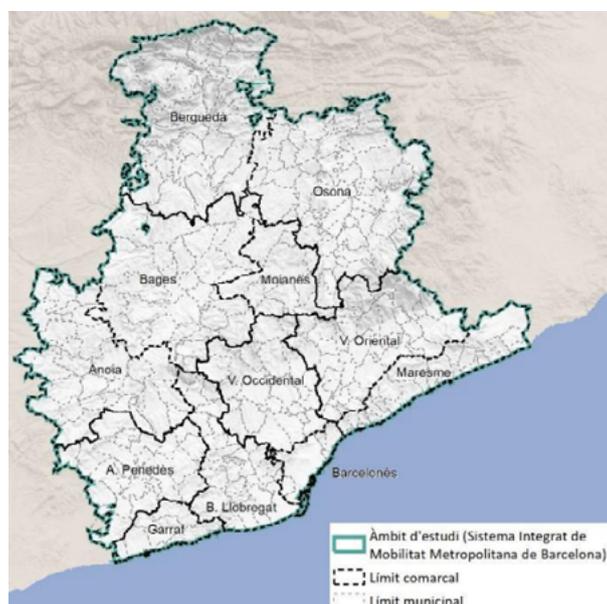
del sector privado. Que, evidentemente, serán más pues la estadística se refiere como número de corte a 250 personas cuando la normativa a aprobar, como ya hemos explicado, la establecerá por debajo, a partir de 200.

Pues bien, si sabemos quién debe hacerlo, una vez aprobado el decreto la primera tarea por parte del Departamento de Acción Climática será comunicar a las empresas e instituciones públicas concernidas la obligatoriedad que tienen de realizar el PDE en el plazo de tiempo establecido y, obviamente, realizar el seguimiento oportuno para comprobar que se ha llevado a cabo. En definitiva, el Departamento deberá establecer una programación esmerada y continua de comunicación e información en cada uno de los centros de trabajo, primero anunciándoles la obligación y, posteriormente, en un plazo de tiempo razonable, si no la han hecho advertirlos que de no hacerlo incurrirían en el incumplimiento de la ley, poniendo énfasis en las consecuencias que puede tener en relación a las autorizaciones ambientales, tal como hemos mencionado anteriormente.

4.2.3. El Plan Director de Movilidad 2020 – 2025

El Plan Director de Movilidad 2020-2025 (PDM) es el instrumento para planificar la movilidad del territorio que forma parte del Sistema integrado de movilidad metropolitana de Barcelona (SIMMB) cubriendo 12 comarcas equivalentes a la provincia de Barcelona. En esta figura de planificación se incluye la necesidad de elaborar PDE.

Ámbito territorial del PDM 2020 -2025



Fuente: PDM 2020-2025. Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona (ATM)

El PDM concreta que: Los planes de desplazamientos de empresa se definen como un conjunto de actuaciones que pretenden promover la movilidad sostenible y segura entre los trabajadores y trabajadoras de las empresas. Con lo que se da relevancia a que los PDE tienen como finalidad la seguridad vial.

El PDM propone que se redacten PDE a todas las empresas a partir de 200 personas trabajadoras en el ámbito 40 establecido en el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire actualmente vigente, manteniendo el umbral de 500 personas trabajadoras para las empresas del resto del ámbito del SIMMB.

Sigue diciendo que los PDE deben elaborarse de una manera concertada y siguiendo las guías metodológicas publicadas por la ATM. Justamente en la metodología para la realización del PDE se cita que entre las principales ventajas que supone la realización e implantación de un PDE se encuentra el de garantizar mejores condiciones a los empleados para acceder a la empresa y reducir los accidentes al desplazarse. Así pues, queda patente que los PDE se erigen como un instrumento útil para prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico que es el propósito por el que realizamos este estudio y argumentan en su contenido.

Al mismo tiempo, se apunta, tal como decíamos que los PDE deben hacerse de forma concertada y, por tanto, que, entre los agentes implicados, como no podía ser de otra manera, debe haber los sindicatos. Esto nos reafirma con lo que hemos defendido reiteradamente y que desgraciadamente no siempre se respeta, que **la representación sindical, como representantes legítimos de las personas trabajadoras, deben estar presentes en todo el proceso de elaboración, implantación y seguimiento de los PDE**. Y éste es un hecho esencial que creemos ayuda al éxito del plan en el seno de las empresas y centros de trabajo de las administraciones públicas.

4.2.4. Proyecto de Ley de movilidad sostenible estatal

En el ámbito estatal está en curso la aprobación de la Ley de movilidad sostenible que, entre otros muchos aspectos, hace especial incidencia en la planificación de la movilidad laboral en el transcurso de su texto.

De entrada, en el Proyecto de Ley de Movilidad sostenible en el apartado de definiciones se nos dice que es un plan de movilidad sostenible en el trabajo, equivalente a un PDE, en los siguientes términos:

«Plan de movilidad sostenible en el trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes».

Cabe resaltar la mención explícita que se hace de la negociación colectiva, entendida como la negociación entre la dirección de la empresa y la representación sindical, como el marco dentro del cual debe elaborarse el plan de movilidad.

En el articulado de la propuesta de ley encontramos lo que se refiere explícitamente a los planes de movilidad de empresa, en el que se dice que las empresas y entidades pertenecientes al sector público tendrán que disponer de planes de movilidad sostenible en el trabajo para en aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

En relación a esta cuestión es necesario explicar que en el período para hacer aportaciones al entonces anteproyecto de ley, desde CCOO nos manifestamos contrarios a este mínimo de personas trabajadoras a partir de las cuales se impone hacer un plan, al encontrarlo excesivo y en contrapartida propusimos que los planes se hicieran de forma escalonada a partir de cifras de personal más reducidas. De tal forma que planteamos que en el plazo de 18 meses desde la aprobación de la ley tendrán que disponer de planes de movilidad sostenible en el trabajo aquellos centros de trabajo de más de 250 personas trabajadoras o 100 por turno, añadiendo que en este cómputo debe considerarse tanto al personal propio de la empresa principal como de las empresas colaboradoras habituales. Asimismo, continuando con nuestra propuesta decimos que posteriormente en el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de la ley tendrán que disponer de planes de movilidad sostenible en el trabajo aquellos centros de trabajo de más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno, considerando, también, tanto al personal propio de la empresa principal como de las empresas colaboradoras habituales. Desafortunadamente, el redactado actual del proyecto de ley no recoge nuestra propuesta que seguiremos defendiendo en su proceso de tramitación.

Asimismo, el proyecto de ley señala que los planes de movilidad sostenible en el trabajo deben ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. Por eso en el plazo de dos años desde su aprobación se tendrá que elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y las medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Posteriormente se afirma que los planes serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A lo que se añade, como aportación que hicimos CCOO al anteproyecto de ley, que **en las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, por un lado, por la representación de la empresa y , por otra parte, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa** y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. En consecuencia, se pone de relieve una vez más la importancia de la participación activa desde un inicio de la representación sindical en el seno de las empresas cuando ésta está presente o cuando ésta, lamentablemente no está, a través de la estructura sindical. De ahí también concluimos la necesidad de tener preparado el activo sindical en esta materia del fomento de la movilidad sostenible y segura para garantizar la participación eficaz en estos procesos de elaboración, implantación y seguimiento de la planificación de la movilidad de los centros de trabajo.

Finalmente se hace mención a lo que deben incorporar los planes de movilidad al trabajo y entre otras cuestiones se dice explícitamente que deben incluirse medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. En la primera versión del anteproyecto de ley, en cambio, se decía que estas medidas se incluirían en la medida de lo posible, dejándolo en condicional. Fue también como proposición de CCOO que se rectificara el redactado y el tomar medidas para prevenir los accidentes pasara a ser un imperativo y no sólo una posibilidad. En definitiva, **la normativa hace suya la premisa por la que apostamos en este estudio que es que los planes de movilidad de las empresas son y deben ser, por sí mismos, una herramienta útil para acabar con los accidentes *in itinere* de tráfico.**

Por otra parte, en una disposición final del proyecto de ley se incorpora terminantemente lo que hemos ido diciendo repetidamente que es que para que esta planificación de la movilidad para ir y volver al trabajo sea efectiva y consiga su propósito de hacer más seguros los desplazamientos al trabajo es imprescindible la implicación de la representación sindical. Por eso determina que la ley básica que regula las relaciones laborales en el estado español el Estatuto de los Trabajadores incluya en el apartado 1 del artículo 85 el siguiente precepto:

«Asimismo, estará el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible en el trabajo con el alcance y contenido previstos en la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo».

Posteriormente en el redactado del proyecto de ley a través de una disposición transitoria relativa a la negociación de las medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible en el trabajo se dice que la obligación prevista en el artículo 85 del Estatuto de los Trabajadores, al que cabe referirse es aplicable a la negociación de los convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya a partir de la fecha de entrada en vigor de la ley de movilidad sostenible.

4.3. Metodología del Plan de desplazamientos de empresa

Llegados a este punto de nuestro documento creemos obligado desarrollar mínimamente el procedimiento para elaborar un PDE, desde un punto de vista metodológico y, asimismo, presentar sus contenidos básicos. De modo que pueda servir a nuestro activo sindical de guía de iniciación para llevar a cabo el plan en sus centros de trabajo.

El Plan puede ser impulsado por alguno de los agentes que componen la plantilla del centro de trabajo, por ejemplo, por la dirección o la representación sindical. Aun así, el compromiso de la dirección es esencial para que se lleven a cabo las medidas necesarias para una movilidad sostenible.

Un PDE es un proceso dinámico que nunca se cierra, sino que debe estar en revisión permanente, en un proceso de mejora constante.

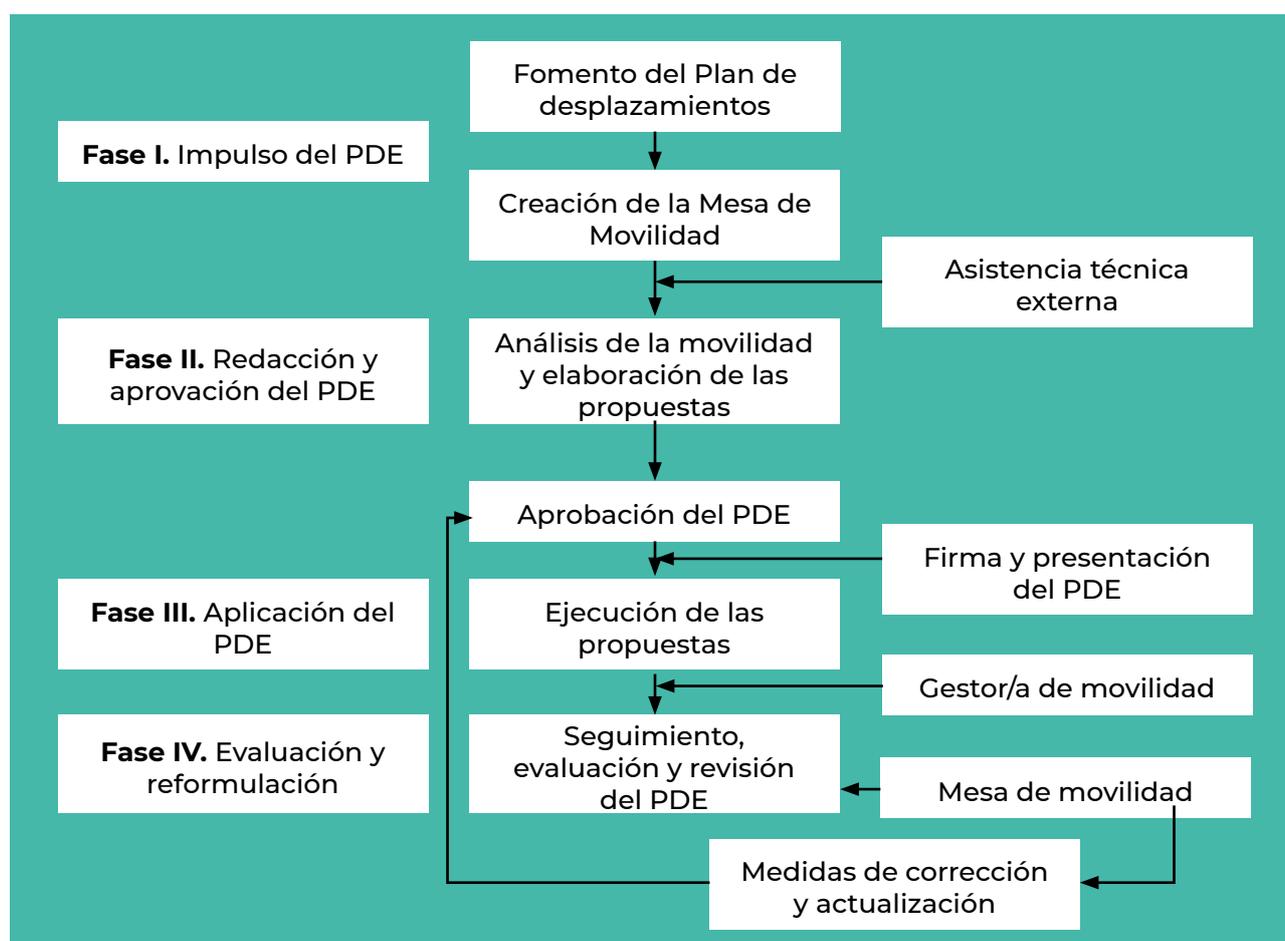
A partir de la demanda y la oferta de la movilidad deben establecerse las estrategias y las medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas y determinar sus responsables dentro de la organización. Si algunas propuestas exceden el ámbito del centro de trabajo establecer quién es el responsable y disponer cómo se les informará para que las desarrollen. Y, por último, establecer indicadores de seguimiento de los resultados de la aplicación de las medidas del plan.

Para el impulso, elaboración y posterior implantación de las medidas contenidas en el plan es conveniente contar con dos figuras clave en todo el proceso, **la Mesa de Movilidad y el Gestor o Gestora de Movilidad.**

La Mesa debe ser un espacio estable de participación y concertación que debe componerla las personas responsables de los ámbitos relacionados con la gestión del centro de trabajo y con la puesta en marcha de las propuestas del plan y, asimismo, por la representación de las personas trabajadoras. Su principal función es hacer avanzar las actuaciones contenidas en el PDE que se convertirá en su hoja de ruta, valorar los resultados y realizar las modificaciones oportunas en su caso.

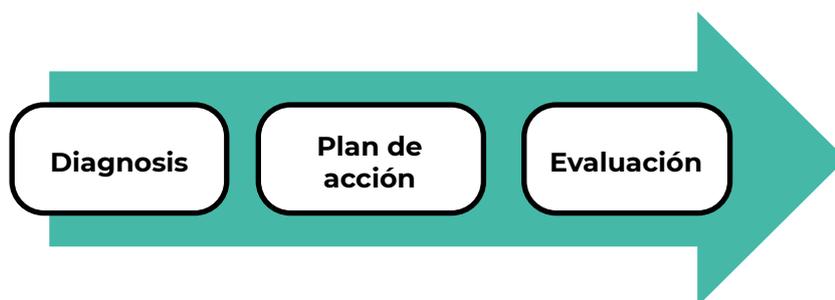
Por su parte, el Gestor o Gestora de la movilidad del centro de trabajo actuará de dinamizador del PDE, tanto en lo que se refiere a conseguir el compromiso de las personas responsable de dentro de la empresa de ejecutar las medidas del plan o del exterior si es necesario, como para promover las medidas implantadas entre las personas trabajadoras para que cambien los hábitos de movilidad optando por los modos más sostenibles y seguros. Para lograr su tarea es necesario que sea una figura reconocida dentro de la empresa por sus competencias en movilidad. También es adecuado contar con un apoyo institucional, que le proporcione la formación básica para adquirir destreza y conocimientos y, al mismo tiempo, le facilite asesoramiento técnico para desarrollar su actividad. Por eso último, como propondremos más adelante, es necesario crear programas de apoyo para implantar los PDE que contengan estas atribuciones en formación y asesoramiento a los gestores y gestoras de movilidad.

Esquema de las distintas fases del PDE y las figuras para planificar y gestionar la movilidad en los centros de trabajo



Fuente: Elaboración ISTAS

Esquema del proceso a seguir en un plan de desplazamientos de empresa



Fuente: Elaboración ISTAS

Los contenidos del Plan de desplazamientos de empresa

Fases de la elaboración de un PDE:

1. Realización de la diagnosis

¿Cuál es el escenario de partida y qué problemas se detectan?

Recogida de información, identificación de los problemas y comprensión de la situación de partida para evaluar el potencial de cambio y definir la estrategia a aplicar para alcanzar los objetivos propuestos.

2. Elaboración del plan de acción

¿Qué queremos cambiar y dónde queremos llegar?

Adoptar soluciones para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura de las personas trabajadoras, identificando a los agentes implicados en el proceso, el calendario de actuación y la inversión material y económica necesaria.

3. Seguimiento y evaluación del plan

¿Qué mejoras hemos logrado?

Concreción de los beneficios ambientales, sociales y económicos de haber aplicado el plan de acción y de la evolución de cada una de las medidas realizadas.

4.3.1. La Diagnósis

- ¿Cuál es el escenario de partida y qué problemáticas se detectan?
- Recopilación de la información.
- Análisis de los datos.
- Elaboración de las conclusiones.

El estudio de un sistema aporta conocimiento sobre la dinámica y el funcionamiento. Sólo con este conocimiento se puede actuar en la dirección adecuada para transformar la realidad, de acuerdo, naturalmente, con los principios y objetivos estratégicos definidos previamente.

El análisis de la situación de un centro de trabajo en lo que se refiere a la accesibilidad y los ámbitos que se relacionan o derivan de ellos es el punto clave del proceso de implantación de un modelo más sostenible y seguro. La información que se obtiene sobre los hábitos de movilidad de las personas, la oferta de servicios y las infraestructuras de movilidad para acceder al centro de trabajo, la gestión de la movilidad que se pueda llevar a cabo, son aspectos capitales del proceso de la diagnóstico. Su conocimiento tendrá una influencia decisiva sobre las propuestas y medidas de actuación que se planteen a posteriori.

Se debe realizar un cuestionario específico a las personas trabajadoras del centro de trabajo, lo que dará una radiografía ajustada de la demanda de movilidad y de los hábitos personales y colectivos, y permitirá identificar a los grupos sujetos a posibles mejoras o los que tienen comportamientos y actitudes en las que se puede influir. Asimismo, se encontrará la explicación del porqué se realizan los desplazamientos de una forma u otra.

La información recogida también permite realizar un balance social, ambiental y económico cuantificando las emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero, la accidentalidad y el coste social y económico de la movilidad, etc.

Estos datos son fundamentales, por ejemplo, para incidir en la planificación de los servicios de transporte público colectivo que dan o pueden dar servicios al centro de trabajo, impulsar otros modos de movilidad más eficientes y sostenibles o repartir más equitativamente el espacio público del área donde se localiza el centro de trabajo. Asimismo, para plantearse escenarios a alcanzar en estos parámetros, por ejemplo, en la disminución de los accidentes *in itinere* de tráfico previniéndolos y de las emisiones de las micropartículas que empobrecen la calidad del aire

La etapa de análisis y de diagnóstico de la movilidad del centro de trabajo finaliza con la redacción de las conclusiones de los principales resultados que deben servir para definir las líneas estratégicas de actuación y el planteamiento de las propuestas concretas a ejecutar que recoja el plan de acción.

Aspectos a contemplar durante la fase de diagnóstico de un Plan de movilidad de un centro de actividad laboral:

a. Características del centro de trabajo

- Localización y dimensiones.
- Sector o sectores de actividad.

- Número de trabajadores internos y externos.

La contextualización del centro de trabajo

El primer paso a realizar en el proceso de diagnóstico de un centro de actividad económica es determinar su tipología y sus características, pero también su localización y contextualización del entorno.

De entrada, nada tendrá que ver si el centro de trabajo se localiza en una zona urbana consolidada del centro urbano, con una elevada concentración y diversificación de funciones urbanas (actividad productiva, comercial, residencial, equipamientos, etc.) o en una zona periférica, dispersa y extensa y con una gran especialización funcional como puede ser un polígono industrial.

El reparto modal para acceder a los enclaves periurbanos rompe la mayoría de las características habituales de los ámbitos urbanos consolidados. La ubicación de la mayoría de los parques empresariales —alejados habitualmente de los núcleos urbanos o con auténticas barreras infraestructurales, por ejemplo— y localizados con una lógica de buena accesibilidad en coche comporta que haya muy pocos desplazamientos a pie y en bicicleta. A esto hay que sumar que a menudo tienen déficits o, directamente, inexistencia de servicios de transporte público. Por este motivo, en prácticamente todos los polígonos el uso del vehículo privado de motor supera con creces al resto de los sistemas de desplazamiento.

b. Demanda de movilidad

- **Encuestas de movilidad a las personas trabajadoras.**
 - Perfil del encuestado: sexo y edad.
 - El modo o modos con los que se realizan los desplazamientos. A partir de los resultados obtenidos se puede realizar un balance de las emisiones según la distribución modal -porcentaje de uso de los diferentes modos de movilidad y la distancia del desplazamiento.
 - Origen del desplazamiento.
 - Los desplazamientos que se realizan en horario de trabajo.
 - Itinerarios habituales.
 - Horarios de entrada y salida al trabajo.
 - Tiempo invertido en el desplazamiento.
 - Distancia recorrida.
 - Costes de la movilidad.
 - La posesión o no de carné de conducir.
 - La disposición habitual de vehículo.
 - Si se desplaza en vehículo propio donde se aparca.
 - La realización de teletrabajo y los días que se hace.
 - Los accidentes *in itinere* ocurridos en un período determinado.
 - Conocimiento que se tiene de la oferta de los modos sostenibles para acceder al centro de trabajo.
 - Disponibilidad de cambiar de modo de desplazamiento y bajo qué condiciones se cambiaría.
 - Valoraciones personales y propuestas en materia de movilidad.

Una vez recopilados los datos obtenidos en las encuestas, más allá de presentarlos y analizarlos desagregadamente, también es necesario hacerlo cruzando los datos, por ejemplo, para relacionar orígenes de los desplazamientos con los modos de movilidad utilizados, con los horarios de entrada y salida al trabajo, al tiempo de desplazamiento, a las distancias recorridas y a los costes por modos de movilidad utilizados. Asimismo, mencionar los usos de los modos por género y edades. Y, también, especialmente los accidentes *in itinere* asociarlos a los modos de movilidad.

La realización de la encuesta puede complementarse con un grupo de entrevistas personales con los responsables de personal o de dirección de la empresa, así como también con los representantes sindicales o colectivos específicos que se desplazan en un modo concreto de movilidad, por ejemplo, quienes desplazan en bicicleta para así conocer sus opiniones y valoraciones sobre la movilidad en este modo concreto, así como sus propuestas para mejorar las condiciones para acceder con este modo.

c. Medidas y ámbitos de organización y gestión de la movilidad sostenible

- Presencia en la negociación colectiva de acuerdos para organizar y gestionar la movilidad en las empresas (apartado de movilidad en el convenio colectivo, en pactos o acuerdos de empresa, propuestas en prevención de riesgos laborales que incorporen los accidentes *in itinere* de tráfico, otros).
- Existencia de medidas de movilidad en las empresas (transporte de empresa, gestión del coche compartido e incentivos a su uso, ayudas para la adquisición de abonos de transporte, cesión de bicicletas, otros).
- Formación e información en movilidad sostenible (concienciación y sensibilización, información en la intranet de la oferta de modos sostenibles, otros).
- Presencia de planificación o de algún ámbito de gestión de la movilidad en las empresas (Mesa de movilidad, Gestor/a de movilidad, otros).

d. Oferta de movilidad

Accesibilidad a pie:

- Los itinerarios a pie existentes, localización, conexión y continuidad.
- Estado del espacio público, dimensión y estado de las aceras; presencia, localización y condiciones de los pasos de peatones.
- Estado de la iluminación de los itinerarios.
- Estado del mobiliario urbano y verde urbano.

Accesibilidad en bicicleta y con patinete:

- Itinerarios en bicicleta existentes, localización, conexión y continuidad.
- Oferta de aparcamiento de bicicleta y patinete, localización y dimensión, puntos de recarga eléctrica.
- Presencia de duchas y vestuarios.
- Flota de bicicletas de empresa.
- Acceso a servicios de bicicleta o patinete compartido.

Accesibilidad en transporte público colectivo:

- Red de infraestructuras ferroviarias (tren, metro, tranvía).
- Servicios de ferrocarril, itinerarios, localización y accesibilidad en las paradas, amplitud horaria y frecuencias.
- Servicios de autobús urbano e interurbano, diurno y nocturno, itinerarios, localización y accesibilidad a las paradas, amplitud horaria y frecuencias.
- Corredores segregados, carriles bus.
- Intermodalidad (estaciones, paradas de intercambio modal y aparcamiento disuasivo).

Acceso en transporte colectivo de empresa:

- Líneas en servicio, itinerarios, horarios y frecuencias.
- Gestión propia o compartida con otras empresas.
- Condiciones de uso y alcance de la plantilla interna y externa: general o por colectivos específicos.

Vehículo privado:

- Red de infraestructuras viarias, itinerarios, conectividad, grado de congestión, de pago o gratuita.
- Estacionamiento en el centro de trabajo, número de plazas y empleo y gestión.
- Estacionamiento en el espacio público, número de plazas, grado de ocupación y regulación.
- Existencia de plus transporte por distancia o por otros criterios.
- Gestión del coche colaborativo (*carpooling*).
- Adscripción a un servicio de coche compartido (*carsharing*).

e. Conclusiones

Ejemplos de posibles conclusiones del análisis de la demanda y la oferta:

Transporte público colectivo:

- La frecuencia de paso de los autobuses es adecuada o inadecuada.
- La distancia y la accesibilidad a la parada o estación es conveniente o no inconveniente.
- Carece de iluminación en el recorrido nocturno en las paradas o tiene iluminación suficiente.
- El mobiliario de las paradas de transporte público se encuentra en buen estado o mal estado.
- Los horarios de ferrocarril están coordinados o no están coordinados con el de los autobuses.

Movilidad a pie:

- Las aceras son estrechas y se encuentran en mal estado o son anchas y están en buen estado.
- Los pasos de peatones están lejos y no están semaforizados o están cerca y están semaforizados.
- La iluminación nocturna es inadecuada y afecta a la seguridad de los peatones o es óptima y beneficia a la seguridad.
- Algunas aceras están invadidas por automóviles aparcados o los bordes están libres de obstáculos.

Movilidad en bicicleta:

- No hay red de carril bici ni espacios protegidos para circular las bicicletas o existe un itinerario por bicicletas conveniente.
- Falta aparcamiento seguro para bicicletas o hay aparcamiento seguro.

Red viaria:

- La configuración de las calles favorece la elevada velocidad de los automóviles y camiones o la configuración de las calles reduce la velocidad.
- Las vías de acceso están colapsadas en hora punta o son fluidas.

Parking:

- El excedente de plazas de aparcamiento gratuitas fomenta el uso del coche o la falta de plazas disuade del uso del coche.
- Se carece de estacionamiento en la vía pública y se estaciona en lugares no permitidos o el estacionamiento es abundante y totalmente correcto.
- La regulación del estacionamiento exclusivo para vecinos y vecinas impide aparcar o la inexistencia de regulación del estacionamiento posibilita aparcar en todas partes.

4.3.2. El Plan de acción

- Definición de las líneas estratégicas.
- Planteamiento de las medidas de actuación.
- Elaboración del Plan de acción.

Una vez analizada la información recopilada, realizada la diagnosis y extraídas las conclusiones, el procedimiento continúa con el planteamiento de los objetivos y líneas estratégicas que deben agrupar las diferentes propuestas de actuación.

Una línea estratégica es un ámbito de actuación planteado en forma de objetivo genérico. Por ejemplo, aumentar el uso del transporte público o incrementar los desplazamientos en bicicleta. Cada una de estas líneas de actuación contendrá una serie de medidas adecuadamente definidas en el Plan de acción.

Para que sea un documento verdaderamente efectivo, es necesario que, de cada medida se concreten los siguientes aspectos:

- Prioridad en el conjunto del Plan.
- Periodo de realización y plazos.
- Áreas de la empresa responsables y posibles colaboradores externos.
- Presupuesto, recursos necesarios y financiación.
- Beneficios sociales, ambientales y económicos esperados.
- Indicadores de seguimiento.

El Plan de acción constituirá, así, el documento marco y básico de trabajo que planificará la labor de la Mesa de Movilidad para avanzar hacia la movilidad sostenible. La figura del Gestor/a de movilidad también tendrá un papel fundamental en la puesta en funcionamiento y seguimiento de las medidas.

Gran parte de las propuestas implicará necesariamente la intervención de más de un área de la empresa o agente externo. Las actuaciones, por tanto, deben ser vistas como un proyecto común y colectivo, que requiere la colaboración y la cooperación de todos los actores implicados.

Sin duda, hay actuaciones que no atañen llevarlas a cabo la misma empresa y que de la son responsabilidad de agentes externos, pero no es menos cierto que la empresa puede jugar un papel importante a la hora de pedir actuaciones que conciernen de ser hechas por las administraciones públicas. Por ejemplo, proponer una mejora del transporte público que da servicio al centro de trabajo. Eso mismo, para ganar fuerza, se puede realizar de forma conjunta con otras empresas del entorno con las que se compartan necesidades y sensibilidades. En cualquier caso, la empresa siempre tiene la opción de adoptar esta actitud proactiva e ir más allá de dedicarse a las atribuciones que le son propias de su centro de trabajo.

Una forma clara de implicarse es en caso de que se elabore un plan de movilidad de un área determinada donde se localiza el centro de trabajo, como puede ser un polígono de actividad económica, un complejo de oficinas o un equipamiento multi empresas es colaborar en su realización y ejecución.

El impulso del Plan debe ir acompañado también de acciones informativas y formativas que aporten conocimiento e instrumentos a las personas trabajadoras para estimular un cambio de actitudes y hábitos. Esta transmisión de información debe hacerse en clave positiva y creativa para hacer entender que el objetivo no es estigmatizar el automóvil y las personas que lo utilizan, sino introducir nuevas perspectivas y formas de entender la movilidad cotidiana, para que a partir de todas las alternativas de movilidad que se tengan al alcance, se sea capaz en cada momento de optar por la más adecuada y más beneficiosa, tanto para el personal de la empresa como para el conjunto de la sociedad.

La responsabilidad de ejecutar las medidas puede recaer indistintamente en la empresa que ha llevado a cabo el PDE o si se trata de medidas que afectan al entorno del centro de trabajo en la administración pública competente. Sin embargo, en este último caso la empresa además de ser un agente activo para promover las medidas propuestas puede dar un paso más allá y poner recursos para su ejecución.

A continuación, ponemos unos ejemplos de posibles líneas estratégicas a incorporar en el plan de acción y de medidas para desarrollarlas:

LÍNEA ESTRATÉGICA	RESPONSABILIDAD	MEDIDAS DE ACTUACIÓN
1. Gestión y planificación de la movilidad	Empresa	1.1 Creación y consolidación de la Mesa de movilidad 1.2 Implantación del Gestor/a de movilidad 1.3 Difusión del PDE entre las personas trabajadoras 1.4 Revisión y reelaboración del PDE cada 6 años y elaborar informes intermedios de evaluación
	Administración pública	1.4 Formación y soporte técnico al Gestor/a de movilidad

2. Augmentar els desplaçaments a peu	Empresa	2.1 Ofrecer incentivos a los desplazamientos a pie 2.2 Garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida
	Administración pública	2.3 Ampliar aceras e iluminarlas adecuadamente 2.4 Ordenación de los itinerarios para los desplazamientos a pie 2.5 Pacificar el tráfico del entorno del centro de trabajo
3. Aumentar los desplazamientos en bicicleta y patinete	Empresa	3.1 Instalación de aparcamiento seguro en el interior de la empresa 3.2 Instalación de vestuarios y duchas 3.3 Disponer de puntos de recarga eléctrica para bicicletas y patinetes... 3.4 Realizar formación en seguridad vial en bicicleta y patinete 3.5 Realizar formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones de la bicicleta 3.6 Poner a disposición de las personas trabajadoras una flota de bicicletas de empresa 3.7 Bonificación por parte de la empresa de la suscripción al servicio público de bicicletas
	Administración pública	3.8 Construcción de un carril bicicleta conectado a la red de itinerarios por bicicleta 3.9 Implantación de una estación del servicio público de bicicletas cercana al centro de trabajo
4. Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa	Empresa	4.1 Garantizar el acceso a todas las personas trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones 4.2 Mancomunar entre empresas el servicio de bus 4.3 Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público 4.4 Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades
5. Incrementar el uso del transporte público	Empresa	5.1 Bonificación por parte de la empresa de los viajes en transporte público 5.2 Informar de la oferta de transporte público
	Administración pública	5.3 Ampliación de la cobertura horaria 5.4 Adecuar los horarios del transporte público a los horarios laborales 5.5 Aumentar la frecuencia de paso 5.6 Coordinación de los horarios del autobús con los del ferrocarril 5.7 Mejora del equipamiento y accesibilidad en las paradas de autobús. 5.8 Mejora de la velocidad comercial y la regularidad del autobús (carril bus, priorización semafórica)
6. Fomentar el uso eficiente del coche	Empresa	6.1 Implantar una web y una app para gestionar el coche compartido 6.2 Realizar una campaña de promoción del coche compartido 6.3 Priorizar las plazas de aparcamiento para los usuarios del coche compartido 6.4 Ofrecer ayudas al coche compartido 6.5 Disponer de puntos de recarga del vehículo eléctrico

7. Gestión sostenible del estacionamiento	Empresa	<p>7.1 Establecer criterios de gestión sostenible del aparcamiento: priorización de las personas trabajadoras sin opción de acceder en otros modos, de los usuarios del coche compartido e instalar aparcamiento por bicicletas</p> <p>7.2 Establecer una tarifa con un doble objetivo: disuadir del uso del vehículo privado y financiar las medidas de fomento de los modos sostenible</p> <p>7.3 Compensar a las personas trabajadoras que dejen de utilizar el aparcamiento</p> <p>7.4 Reducir las plazas de aparcamiento a medida que aumenta el uso de otros modos</p>
8. Medidas de organización del trabajo favorables a la movilidad sostenible	Empresa	<p>8.1 Instaurar el teletrabajo</p> <p>8.2 Compactar las jornadas laborales para instaurar la semana laboral de 4 días</p> <p>8.3 Implantar la jornada intensiva</p> <p>8.4 Al haber varios centros de trabajo posibilitar el trabajo al más cercano al lugar de residencia y mejor servido con modos sostenibles</p>

4.3.3. La Evaluación

- Elaboración de un informe de evaluación
- Presentación en la Mesa de Movilidad.
- Actualització del Pla d'acció segons els resultats obtinguts.

En la evaluación se realizará el seguimiento de las medidas previstas en el plan de acción que han sido ejecutadas y cuáles han sido los resultados de su ejecución.

Una vez implantadas las propuestas de actuación previstas en el plan de acción, y, una vez, haya transcurrido el tiempo necesario para consolidar las medidas aplicadas, es necesario realizar una evaluación de los resultados conseguidos. Este seguimiento es totalmente imprescindible para determinar el grado de consecución de la línea estratégica planteada y en el caso que las haya, descubrir las barreras u obstáculos que han impedido el resultado deseado. Lo que debe permitir en el último caso replantearse las medidas y cómo llevarlas a cabo.

La Mesa de Movilidad, a través de la figura del Gestor/a de movilidad, debe llevar a cabo la evaluación continua del desarrollo de las medidas y la evolución de los resultados.

Dado que el plazo de realización de cada medida será diferente -mientras algunas se aplicarán a corto plazo, otras lo serán a medio o largo plazo-, probablemente se tendrán que definir diferentes niveles temporales de revisión.

Sea como fuere, el proceso de evaluación, como en el caso del resto de fases de elaboración del Plan, debe contar con la participación activa de todos los agentes implicados en la Mesa de movilidad, dado que las medidas aplicadas han sido previamente consensuadas por todos ellos.

Si bien en la mayoría de los casos, esta evaluación puede basarse en indicadores numéricos que permitan ver la evolución de un fenómeno determinado (usuarios del transporte público, usuarios del vehículo privado, plazas de aparcamiento...), no todas las mejoras podrán ser determinadas por medio de estos indicadores cuantitativos, sino que será necesario introducir análisis

cualitativos que vayan más allá de las cifras (satisfacción de los usuarios del transporte público, conocimiento de las alternativas en modos sostenibles implantados...)

En muchos casos, definir tendencias y comportamientos generales será más útil que encontrar un dato determinado.

Las campañas informativas o la edición de materiales divulgativos, por ejemplo, no pueden medirse en términos numéricos, sino que tienen que ver con una actuación cualitativa. En muchos casos, incluso, los resultados obtenidos en diferentes actuaciones tendrán que ser leídos de forma cruzada e integrada con la colaboración de los diferentes agentes, ya que pueden tener opiniones y posicionamientos no siempre coincidentes. De todas formas, en ningún caso los indicadores deben convertirse en un objetivo en sí mismos.

Toda esta información de carácter cualitativo y cuantitativo debe permitir elaborar un informe de valoración del grado de aplicación del Plan, que contendrá un análisis a tres niveles:

- Estado de ejecución de cada línea estratégica.
- Estado de ejecución de las medidas de actuación.
- Beneficios conseguidos con cada medida de actuación.

El informe de evaluación debe ser sometido a valoración y aprobación por los miembros de la Mesa, incorporando los puntos fuertes y débiles que se han manifestado durante el proceso de implantación de las distintas medidas.

El Plan de acción es sobre todo un documento vivo y abierto que de forma periódica debe ser revisado y reformulado. Será trabajo del Gestor/a de movilidad reelaborar los contenidos del Plan de acción para adaptarlos y adecuarlos para lograr los objetivos del PDE y planificar las actuaciones futuras de forma consensuada con los agentes de la Mesa de movilidad.

El principal indicador que debemos tener presente y que aglutina los resultados del resto es cómo evoluciona la distribución modal como resultado de la implantación de las medidas de actuación contenidas en el plan de acción. Es decir, qué peso tiene cada modo de movilidad en los desplazamientos en el centro de trabajo y cómo van evolucionando con el paso del tiempo en relación al punto de partida. Obviamente, el resultado esperado debería ser que los modos sostenibles van ganando peso en detrimento de los insostenibles. Para comprobarlo periódicamente habrá que preguntar a las personas trabajadoras con qué modo de movilidad se desplazan al trabajo.

Ejemplos de algunos de los indicadores a aplicar en el plan de desplazamientos de empresa

Indicadores	Estado inicial	Valor objetivo	Valor conseguido
<p>1. Distribución modal de los desplazamientos en el trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a pie - bicicleta - patinete - autobús de empresa - transporte público - coche - coche compartido - motocicleta 			
<p>2. Formación en bicicleta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - personas que han hecho formación en seguridad vial - Personas que han realizado formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones 			
<p>3. Bonificación del transporte público y del servicio público de bicicletas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - personas que tienen bonificado el transporte público - personas que tienen bonificado el servicio público de bicicletas 			
<p>4. Plazas de estacionamiento dentro del centro de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bicicletas - patinetes - coche compartido - coche - motocicletas - puntos de recarga eléctrica por modos 			
<p>5. Accidentes <i>in itinere</i> de tráfico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - peatones - bicicleta - patinete - autobús de empresa - transporte público - coche - motocicleta 			

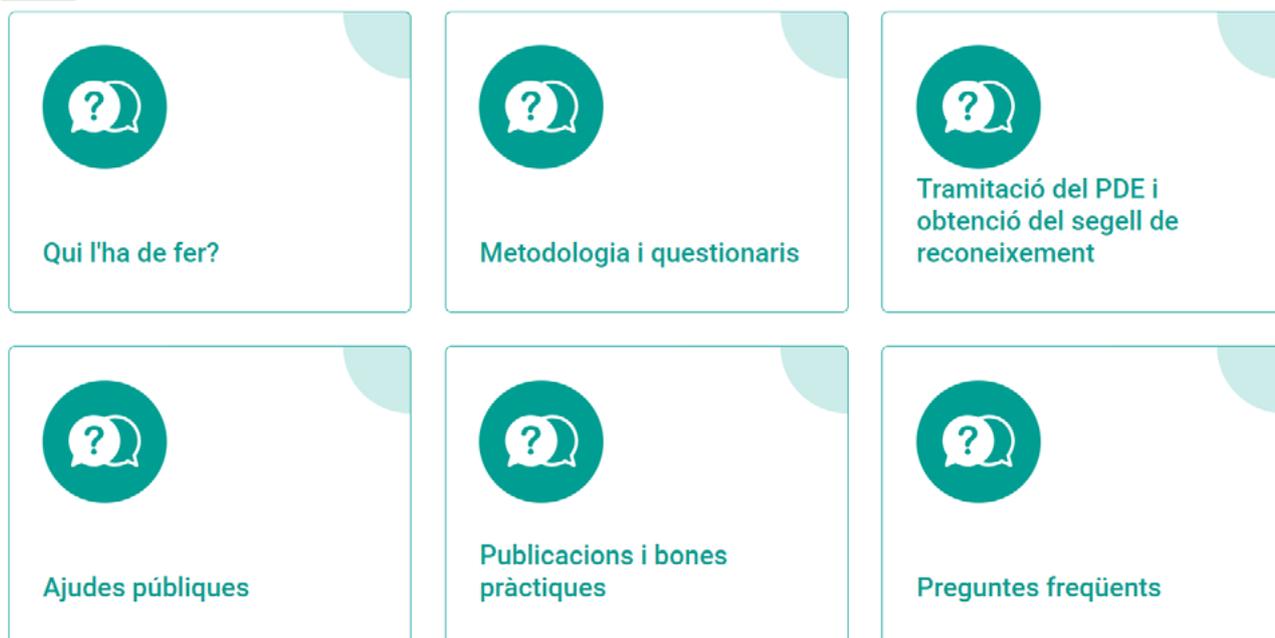
4.4. Instrumentos de soporte a la elaboración y ejecución de los planes de desplazamientos de empresa

Más allá de la normativa y la planificación es necesario dotarse de otros recursos para facilitar y garantizar que los centros de trabajo de las empresas y las administraciones públicas realicen efectivamente los PDE. Por eso es necesario crear un Programa específico de movilidad al trabajo que abarque el conjunto del país. Su función principal sería promover la ejecución de los PDE y realizar el seguimiento de los resultados. En definitiva, asesorar y realizar el acompañamiento a las empresas en la elaboración y puesta en marcha de las actuaciones que se prevean, así como valorar los resultados obtenidos.

De alguna manera ya se han dado pasos en esta dirección, los cuales pasaremos a relatar a continuación. Sin embargo, tanto la cobertura territorial como el despliegue de funciones es incompleto, pues los recursos que ahora tenemos no abarcan todo el territorio catalán y sus atribuciones son parciales en comparación con todo lo que aquí proponemos.

4.4.1. Página web de los Planes de desplazamientos de empresa de la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona

Para la elaboración de los planes de desplazamientos de empresa contamos con un instrumento de apoyo proporcionado por la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM) que desempeña su función en las 12 comarcas barcelonesas³⁶. En el espacio web de la ATM se recoge un ámbito específico sobre el plan de desplazamientos de empresa donde se nos ofrecen una serie de herramientas para la realización de los planes³⁷.



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

37 [Web Plan desplazamientos de empresa ATM de Barcelona.](#)

En concreto encontramos un ámbito en el que se ofrece información sobre quién debe hacer el PDE que hace referencia a la normativa que ya hemos mencionado sobre la calidad del aire y el Plan Director de Movilidad. Otro apartado se basa en la metodología para realizar los PDE donde se puede descargar un documento metodológico, también encontramos modelos de cuestionarios para realizar la diagnosis del plan y, asimismo, contiene una herramienta que permite calcular las externalidades producidas por la movilidad pudiéndose incorporar a la diagnosis del PDE y como consecuencia realizar propuestas de reducción con la implantación del plan. También consta otro apartado sobre cómo tramitar el PDE y obtener el sello de reconocimiento que otorga la propia ATM según se ha realizado.

Sello de los PDE de la ATM



Otro de los aspectos tenidos en cuenta en este sitio web es el referente a las ayudas públicas que se pueden obtener por la elaboración de un PDE. Es interesante detenernos un momento en este capítulo y mirarlo con mayor detenimiento.

De entrada, encontramos las ayudas al importe de la realización de un PDE. En concreto la Resolución de 13 de octubre de 2022, por la que se aprueban las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a la elaboración de los planes de desplazamientos de empresa³⁸.

En este sentido en el punto 6 se especifican los gastos subvencionables con tres supuestos, entre ellos uno que correspondería a un PDE elaborado de forma conjunta por varias empresas:

- Para las empresas con más de 250 trabajadores/trabajadoras, el importe de la subvención será de como máximo el 50% del presupuesto del coste de la realización del PDE. En cualquier caso, el importe máximo por ayuda será de 7.000 €.
- Para las empresas con 250 trabajadores/trabajadoras o inferior, el importe máximo de la ayuda será del 65% del presupuesto del coste de realización del PDE. En cualquier caso, el importe máximo por ayuda será de 7.000 €.
- Para las agrupaciones de empresas, el importe máximo de la ayuda será del 70% en el caso de PDE participados por 2 empresas, 80% en el caso de PDE participados por 3 empresas y 90% en el caso de PDE participados por 4 o más empresas del presupuesto del coste de realización del PDE. En cualquier caso, el importe máximo por ayuda será de 9.000 €.

Posteriormente, en este apartado de la web encontramos un listado de los municipios de la provincia de Barcelona que a través de la ordenanza fiscal ofrecen bonificaciones al Impuesto de Actividades Económicas (IAE) en las empresas que disponen de un Plan de Desplazamientos de 'Empresa para las personas trabajadoras.

.....

38 [RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2022, por la que se aprueban las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a la elaboración de los planes de desplazamientos de empresa.](#)

A continuación en el espacio web dedicado a los PDE hay dos pestañas más una de publicaciones y buenas prácticas que contiene, principalmente guías de apoyo a la realización de la planificación de la movilidad laboral y experiencias concretas de empresas que han avanzado en el fomento de los desplazamientos sostenibles al trabajo, así como iniciativas diversas de apoyo para hacerlo como, por ejemplo, el Sello asturiano de movilidad segura en el trabajo, al que nos hemos referido anteriormente como ejemplo de propuesta que se ha hecho para trabajar para reducir la accidentalidad vial laboral.

4.4.2. Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 del Área Metropolitana de Barcelona

Tal y como indica el mismo documento el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 (PMMU) es el marco de referencia de los planes de movilidad urbana sostenible de los 36 municipios metropolitanos. Es un plan estratégico y de actuación sobre movilidad en el ámbito metropolitano, que el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) debe ejecutar e impulsar y que fue aprobado a finales de 2020³⁹.



En el Plan consta una línea de actuación que tiene por título: Apoyo a la planificación y a la gestión de la movilidad en el puesto de trabajo y en centros generadores de movilidad. En su desarrollo se dice entre otras cosas que deben hacerse las siguientes:

- Generar la base de datos de empresas, centros de trabajo (ya sean de naturaleza pública como privada) sujetas a la redacción de Planes de desplazamientos de empresa (PDE).
- Dar soporte económico y técnico para la redacción de PDE. Línea de subvenciones para cofinanciar los planes, sujeto al compromiso en poner en marcha medidas que se deriven de los planes.
- Dar soporte económico y técnico para generar bases de datos sobre los patrones de movilidad (censo o encuestas) de los trabajadores o usuarios de los ámbitos sujetos para redactar PDE. Esta ayuda estará sujeta al compromiso de mantener y actualizar estas bases de datos.

39 [Plan metropolitano de movilidad urbana.](#)

En cuanto al coste orientativo a asumir por parte del AMB para llevar a cabo esta línea de actuación se preveía que fuera de unos 10.000.000 €.

Según la calendarización esta línea de actuación se ponía en marcha desde el inicio de la vigencia del plan y hasta su finalización en 2024. Sin embargo, según el informe intermedio de seguimiento de enero de 2023 ninguna de estas propuestas incluidas en el PMMU ha avanzado. Por tanto creemos que no se le ha dado demasiada importancia a estas medidas de apoyo a la planificación y a la gestión de la movilidad en el puesto de trabajo y habrá que encontrar mecanismos para hacerlas efectivas y uno de ellos puede ser crear un grupo de trabajo, similar a otros que ya están encuadrados en este plan, para así darle impulso y realizar el seguimiento. Grupo de trabajo en el que, por supuesto, deben estar representados los sindicatos.

4.4.3. Oficina por la movilidad laboral del Ayuntamiento de Barcelona

En octubre del 2020 se firmaba el Pacto para fomentar una nueva movilidad laboral en Barcelona. En concreto el Ayuntamiento de Barcelona firmó un acuerdo de colaboración con las principales organizaciones sindicales y asociaciones empresariales para potenciar una movilidad más sostenible, eficiente y segura en la ciudad y en su área metropolitana. Ésta fue una iniciativa impulsada inicialmente por CCOO.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Barcelona se comprometía a crear una mesa de coordinación y seguimiento del pacto, así como una oficina municipal de coordinación, asesoramiento y recursos para conseguir los objetivos y compromisos marcados. En cuanto al primer ámbito, no se ha llegado a constituir nunca la mesa, en cambio la oficina sí que fue puesta en funcionamiento con el encargo de fomentar una movilidad más sostenible y segura de las personas trabajadoras en sus desplazamientos. Asimismo, con el objetivo explícito de impulsar los PDE de las diferentes sedes y equipamientos municipales y en coordinación con la ATM apoyar los planes de otras instituciones, organizaciones y empresas públicas y privadas de la ciudad.

Si bien se debe valorar positivamente su existencia y reafirmar su necesidad es necesario potenciarla mucho más, pues por ahora el resultado es más bien modesto, dado que sólo se han aprobado 9 PDE en la ciudad, de los que 3 son de organismos del ayuntamiento. Aunque otros en curso son los de los dos grandes hospitales, el del Vall d'Hebron y el de Sant Pau. Debe tenerse en cuenta que en el primer caso trabajan alrededor de 9.100 personas y en el segundo casi cuenta con 5.000 personas trabajadoras lo que da fe de la magnitud que representan los desplazamientos al trabajo que generan ambos centros sanitarios en el seno de la ciudad.

Y, si bien era ya un objetivo principal desde un inicio y se empezó a trabajar en 2020, ahora mismo a finales de 2023, el PDE del Ayuntamiento de Barcelona todavía no está aprobado. Lo que sin duda es una anomalía dado que el ayuntamiento debería dar ejemplo y erigirse como modelo a seguir por otras administraciones públicas y por las empresas.

Por otra parte, volviéndonos a referir al Pacto como propusimos en el informe, promovido por CCOO y elaborado por el Institut Metropolità: *La gestió de la mobilitat a la feina a Barcelona*, con el de garantizar un buen funcionamiento y asegurar su continuidad a largo plazo, es neces-

rio establecer un reglamento básico sobre su funcionamiento. Asimismo, en relación a la oficina de movilidad laboral es necesario definir sus funciones y estructura y dotarla de financiación⁴⁰.

Igualmente, decimos en el informe que uno de los elementos fundamentales que debería tener la Oficina para convertirse en un referente en la gestión de la movilidad en el trabajo pasa por definir una estrategia de comunicación y difusión. En concreto, identificar que es lo que se quiere comunicar y crear una estrategia que identifique a los públicos a los que se dirige, a través de qué canales y con qué materiales. Para visibilizarla debe diseñarse y desplegar la web de la Oficina para la Movilidad Laboral del Ayuntamiento de Barcelona que contenga herramientas y recursos y facilite la comunicación para dirigirse a ellos. Al mismo tiempo, la oficina debe organizar jornadas técnicas, para formar y difundir las estrategias, recursos, diagnosis o estudios elaborados, etc. Y, asimismo, realizar campañas permanentes sobre la conveniencia de realizar una gestión sostenible de la movilidad al trabajo.

.....

40 [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.](#)

5. Estudio de casos de elaboración de planes de desplazamiento de empresa (PDE) para prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico

En este apartado de nuestro estudio para apoyar nuestro argumentario hemos querido explicar cuatro experiencias de empresas que han elaborado un PDE recientemente y que incluyen la prevención de los accidentes *in itinere* como una de las justificaciones de haberlo realizado y en consecuencia entre sus objetivos se encuentra la reducción de la accidentalidad en los desplazamientos yendo y volviendo del trabajo.

5.1. Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña

Localización: Vic y Granollers

Sector de actividad: Educación superior

Personas trabajadoras: 1.338

Año de aprobación del PDE: 2021

Tal y como menciona este PDE y con lo que nosotros coincidimos plenamente, “en el marco de las políticas de prevención de riesgos laborales, la movilidad se convierte en un eje básico y clave para la prevención de los accidentes tanto de acceso al puesto de trabajo como durante la jornada laboral”. Posteriormente se vuelve a referir a ello afirmando que uno de los objetivos es la reducción de los índices de accidentalidad, tanto *in itinere* como en misión.

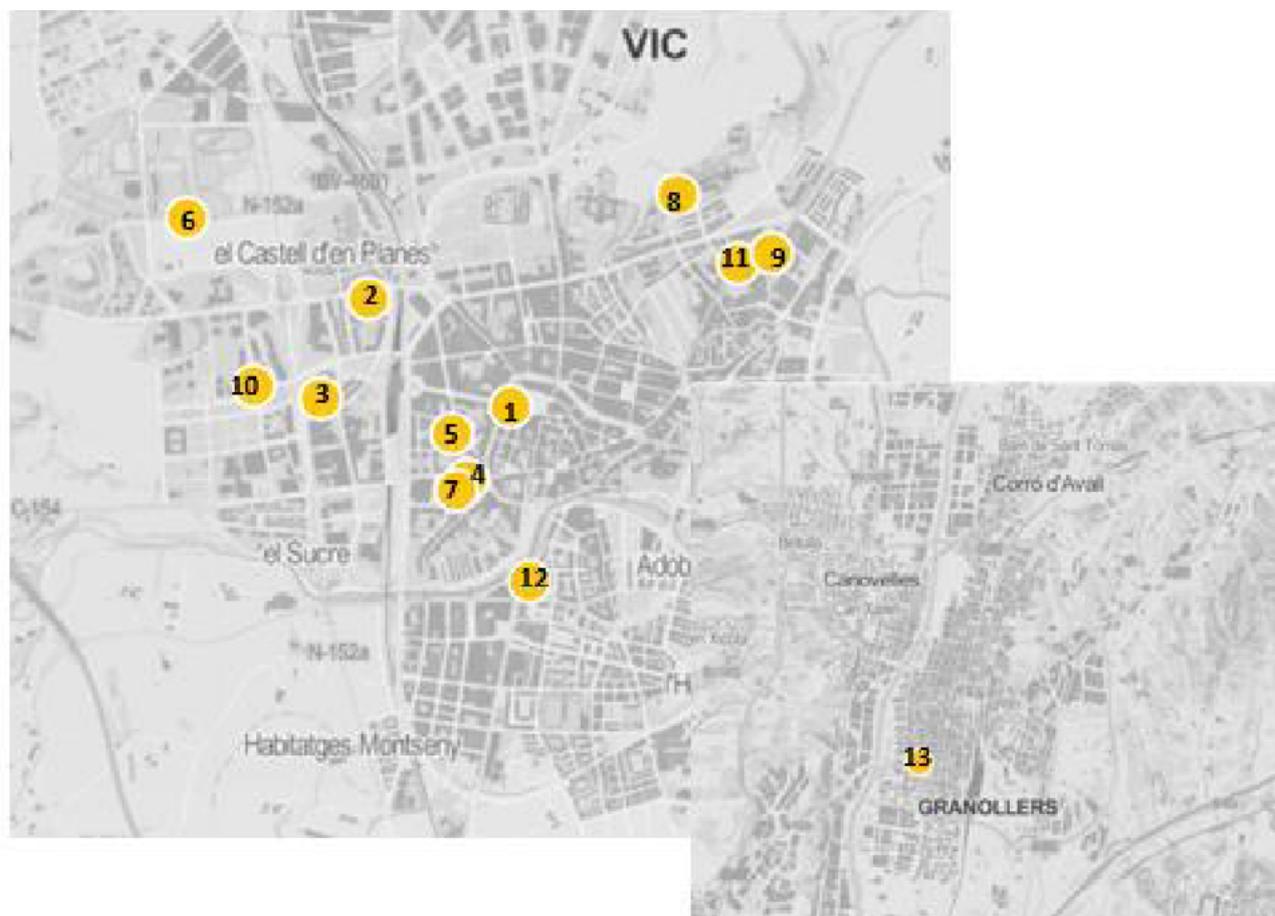
En relación con este PDE es interesante destacar que, por un lado, abarca tanto a las personas trabajadoras, el personal docente e investigador (PDI), el personal de administración y servicios (PAS) y al conjunto de estudiantes. Y, por otra parte, este plan de 2021 es la actualización y revisión del Plan de Movilidad elaborado anteriormente en 2013-2014. Esto último, nos ayudará a constatar la evolución de los hábitos de movilidad de estos colectivos entre estos dos períodos, un hecho significativo para comprobar la validez de los PDE.

Hay que añadir que la Universidad de Vic se ha beneficiado de la subvención que otorga la ATM por la elaboración del PDE de 2021, a la que nos hemos referido en un apartado anterior. Lo que vendría a demostrar la utilidad de esta medida favorable a la planificación de la movilidad sostenible en el trabajo.

Caracterización de la Universidad de Vic

En el momento de la elaboración del PDE La Universidad de Vic (UVIC) disponía de varios centros repartidos entre Vic y Granollers. En la ciudad de Vic, se encuentra el Campus Ciudad formado por 12 edificios situados en el conjunto de la ciudad y en Granollers (UGranollers), hay un centro situado en el recinto Roca Umbert.

Centros de la UVIC en Vic y Granollers



Fuente: PDE Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña 2021

En ese momento, la Universidad de Vic contaba con 1.277 personas trabajadoras. De éstas, 288 de personal de administración y servicios y 989 de personal docente e investigador.

Según el lugar de residencia de la plantilla, destaca en primer lugar la ciudad de Vic, con un 38% del PAS y un 27% del PDI seguido del resto de municipios de la comarca de Osona y de los municipios de alrededor de Vic con un 42% del PAS y un 24% del PDI. Seguidamente, se sitúa Barcelona con un 7% del PAS y un 17% del PDI. Así en términos generales podemos decir que el PAS reside más cerca de los centros de trabajo de Vic que el PDI. Y, en consecuencia, esto debería verse reflejado en la movilidad.

Reparto modal

En la distribución modal de la movilidad de los desplazamientos en el trabajo predomina el uso del vehículo privado, seguido a mucha distancia de los desplazamientos a pie que se sitúan en segundo lugar.

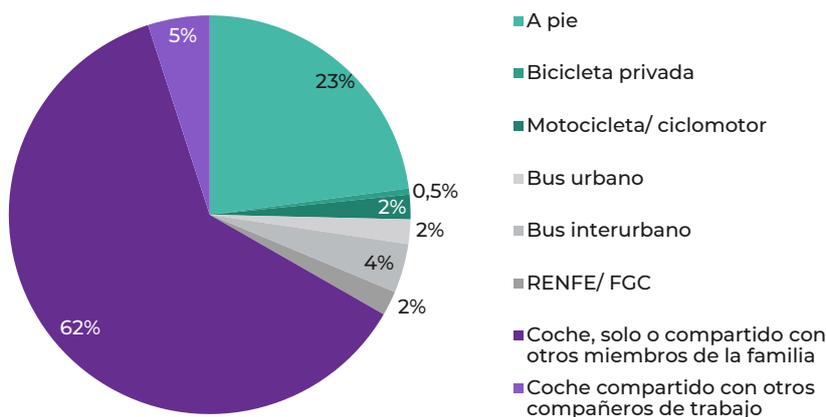
Observando las diferencias entre el PAS y el PDI, podemos ver cómo, si bien en ambos casos el orden entre ambos modos de movilidad es el mismo, en vehículo privado el PAS (64%) se despla-

za 12 puntos por encima que el PDI (52%), los desplazamientos a pie son casi idénticos. Lo que, de entrada, resulta chocante, teniendo en cuenta, que el PAS, tal y como hemos visto anteriormente, residen en mayor proporción en la misma ciudad de Vic.

En cambio, el transporte público lo utiliza un 16% el PDI por un 8% el PAS, justo la mitad. El PDI toma principalmente el tren y el autobús interurbano, pues el autobús urbano tiene un papel residual con un escaso 1%. Probablemente este mayor uso de la red interurbana tiene que ver con que el PDI tiene los residentes en Barcelona 10 puntos por encima de los del PAS y la oferta en transporte público a esta ciudad en tren y con el bus exprés es más adecuada que con el resto de Osona donde viven más los PAS y por eso utilizan más el vehículo privado. Quizás también tenga que ver con que el PDI dispone de flexibilidad horaria sin ningún tipo de horario establecido ni fijo, mientras que el personal de PAS tiene un horario establecido y no disponen de flexibilidad horaria. Aunque las magnitudes son menores la bicicleta también tiene un uso muy desigual, un 5% el PDI y un 0,5% el PAS.

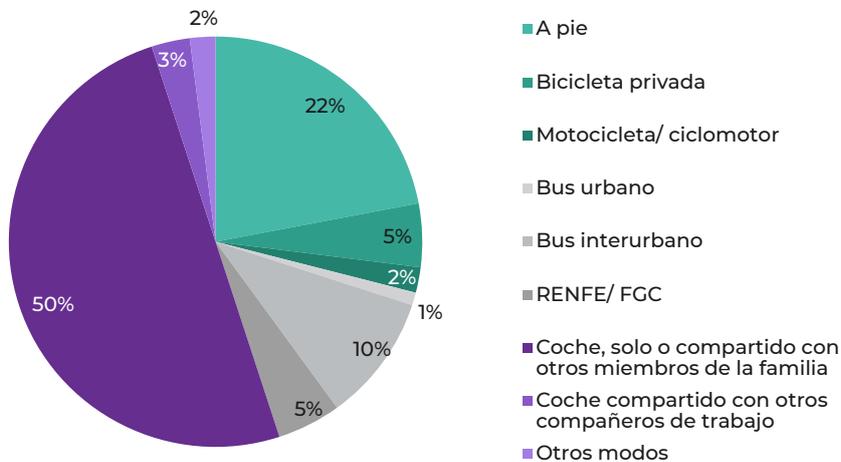
Si tenemos en cuenta que el PDI casi triplica el número de personas trabajadoras que tiene el PAS, entonces en números absolutos el mayor peso que tienen los modos sostenibles en el reparto modal global se hace mucho más relevante.

Reparto modal UVIC 2021



Fuente: PDE Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña 2021

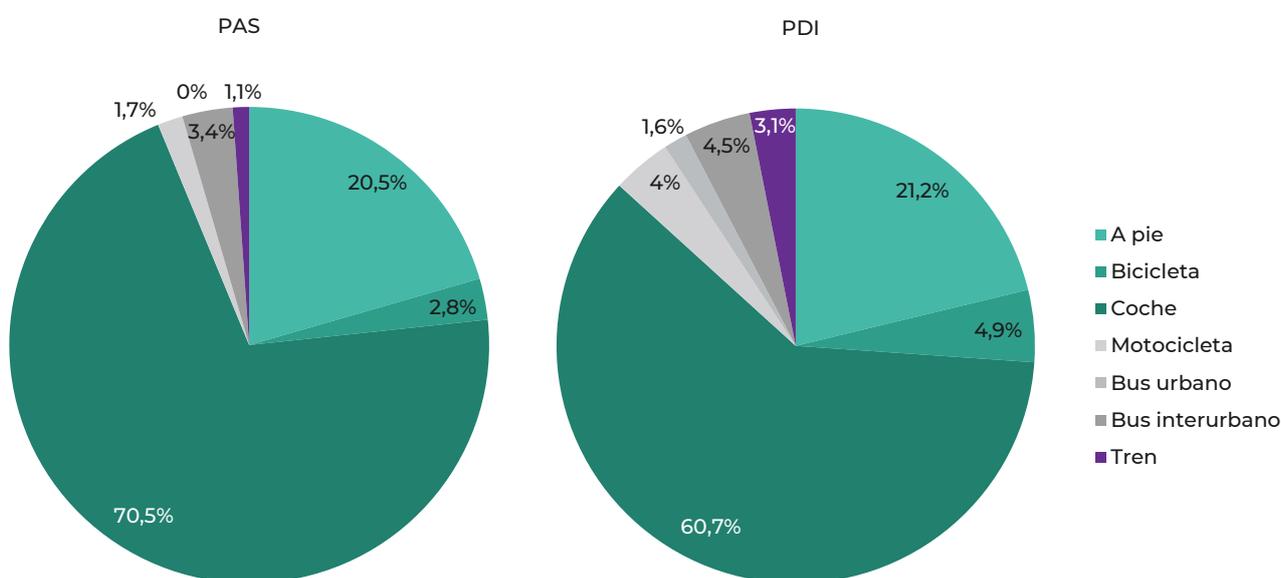
PDI



Fuente: PDE Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña 2021

De todas formas, uno de los hechos más remarcables a reseñar son las diferencias entre el reparto modal del PDE de 2014 y el más actual de 2021. Pues las personas trabajadoras han reducido ostensiblemente el uso del vehículo privado en 8 puntos en el caso del PAS y en 13 el PDI, además en el caso de estos últimos, han doblado el uso del transporte y lo que más ha aumentado es el autobús interurbano. Tengamos en cuenta que el bus e12 Barcelona - Vic empezó a funcionar en 2015. Todo esto tiene mayor significación si ponemos de relieve que desde el primer PDE y el segundo las personas trabajadoras en total han pasado de poco más de 700 el curso 2013 -2014 a casi 1.300, en consecuencia, el total de desplazamientos en modos sostenibles se han más que doblado y en porcentaje han pasado en el global de la plantilla de aproximadamente un 35% a un 45%.

Reparto modal UVIC 2014



Fuente: PDE Universidad de Vic - Universidad Central de Cataluña 2021

Los accidentes *in itinere*

En relación a los accidentes *in itinere* de tráfico, tal y como recoge el PDE de la Universidad de Vic, en el período que va de julio de 2017 hasta mayo de 2020, la plantilla sufrió 5 accidentes en los desplazamientos al trabajo, de los cuales 4 fueron con vehículo privado, y ningún accidente durante la jornada laboral in misión. Estos accidentes provocaron un total de 643 días de baja.

En el PDE se dice que, para aminorar la accidentalidad de las personas trabajadoras, desde la Universidad se realiza una formación a todo el personal de nueva incorporación que incorpora información de aspectos de prevención de riesgos laborales, tal y como marca la legislación, de accidentes *in itinere* y accidentes in misión, incluyendo los desplazamientos a pie, en coche y en bicicleta.

Objetivos del PDE

Entre los objetivos básicos del PDE como líneas estratégicas favorables a una movilidad más segura destacamos los siguientes:

- Alcanzar un aumento mínimo en un 5%, el acceso en modos no motorizados %.
- Incrementar en un 10-15% el número de trabajadores que utilicen el transporte colectivo.
- Incrementar la ocupación del vehículo privado. Pasar de una ocupación de 1,2 a 1,35 ocupantes por vehículo.
- Reducción en 1% la movilidad casa-trabajo, vinculada a diferentes medidas de gestión como puede ser el teletrabajo.

Aparte de estos objetivos cuantitativos destaca como objetivo general del PDE seguir mejorando en la seguridad vial.

Finalmente, en el apartado de indicadores para realizar una evaluación sobre la adecuación de los resultados y como instrumento de seguimiento y control de los objetivos del PDE se incluye uno concreto sobre la accidentalidad vial.

SEGURIDAD VIAL

Número de accidentes/año:	Nº accidentes:	Datos recursos humanos:
Días de baja media:	Nº días:	

Balance

En UVIC se ha apostado por los PDE como herramienta necesaria para una movilidad sostenible y segura. Ya llevan 2 PDE, y puede verse un cambio en el reparto modal entre 2014 y 2021, cambio que obviamente no es de responsabilidad única porque se haya hecho el PDE dado que también han condicionado elementos del entorno, pero que sí demuestra un interés por parte de la universidad que está viendo resultados.

En el plan se habla de que el PDE debe ser una herramienta de reducción de los accidentes, pero entre el plan de actuaciones previsto, y la realidad acostumbra a haber alguna diferencia. Éstas son algunas de las actuaciones que se han hecho y pueden servir para tener una movilidad in itinere más segura y reducir los accidentes:

El teletrabajo es una herramienta muy eficaz, puesto que la movilidad más segura es la que no se hace. Antes de la pandemia de la Covid-19 no se hacía teletrabajo salvo alguna excepción. En la situación de confinamiento, que es cuando se elaboró el PDE, se realizó teletrabajo. En el caso de los PDI, el teletrabajo fue del 100% y, en el caso del PAS, aparte de teletrabajo, también se realizaba una pequeña parte de la jornada de forma presencial. Actualmente, los PAS tienen 1 día a la semana de teletrabajo, y los PDI en cambio, tienen mayor flexibilidad.

El personal PDI tiene **flexibilidad horaria**, puesto que no tienen ningún horario establecido ni fijo. Esto puede incentivar, por un lado, menos estrés en la carretera, y por otro, un mayor uso del transporte público, ya que en ocasiones los horarios y frecuencias no coinciden con ciertos horarios laborales. Sin embargo, esta compatibilidad horaria entre los servicios de transporte público y las necesidades de los trabajadores y de los estudiantes es muy importante que se dé para que el transporte público pueda ser una alternativa más eficiente.

Se han organizado algunas **actividades de formación y concienciación en seguridad vial**. La mutua de los trabajadores realizó una formación con un laboratorio ambulante para reducir la siniestralidad laboral. También trajeron un simulador de conducción con gafas de realidad aumentada, como herramienta de prevención del uso de alcohol y drogas en la conducción.

Igualmente, se ha buscado **favorecer el uso de la bicicleta**, transporte más seguro que los vehículos privados motorizados, sobre todo cuando se puede circular por carriles bici y se han aplicado medidas para pacificar el tráfico como ha sucedido en algunos espacios de la ciudad de Vic. Una de las intervenciones es dotar de aparcamiento al campus de Vic, hay aparcamiento para bicicletas, de tipo soporte en tierra, en el patio de Miramarges, en la Torre dels Frares, en la Masía de Torre dels Frares y en Can Baumann. Estos aparcamientos son para toda la comunidad universitaria. En la calle, en las entradas de algunos edificios, también hay aparcamientos para bicicletas, aunque éstos son de ámbito municipal. En el caso concreto de Torre dels Frares últimamente la UVIC ha instalado **aparcamiento cerrado** en el exterior del edificio.



Fuente: ISTAS

La universidad dispone de una de un **punto de herramientas para el mantenimiento y reparaciones básicas de bicicletas**. Los trabajadores también tienen la opción de utilizar vestuarios y duchas como usuarios de la bicicleta.

Se celebra la **Semana Europea de la Movilidad** para concienciar y sensibilizar a la comunidad universitaria. Entre otras acciones promueven la participación en el reto de Ciclogreen, se trata de una aplicación móvil con la que se ganan obsequios por registrar los desplazamientos sostenibles participando en varios retos.

También están adscritos al portal digital de **Fesedit** para compartir los viajes en coche tanto las personas trabajadoras como al alumnado.



Fuente: UVIC

En la UVic se han realizado otras acciones en favor de la movilidad sostenible que tienen menos relación con la reducción de accidentes *in itinere*. Este PDE nació en gran parte debido a la dispersión territorial de la universidad (con centros en Vic, Manlleu, Granollers y Manresa) que obliga a las personas trabajadoras a desplazarse entre distintos centros. Por eso, se ha apostado por el desarrollo del **programa E-movilidad**. Se ha llegado a un acuerdo con la cooperativa de *carsharing* **Som Mobilitat** para poner vehículos eléctricos para los desplazamientos corporativos.



Fuente: UVIC

Últimamente, se han adquirido otros dos vehículos para la movilidad del PDI en el campus de Granollers. También se adquirió **una flota de 3 bicicletas eléctricas** para que las personas trabajadoras, sobre todo las de mantenimiento, puedan moverse entre los centros. Otra acción en favor del transporte sostenible es el acuerdo con la empresa Osonametria para que el transporte de la paquetería entre centros se realice en bicicleta.

5.2. Ayuntamiento de Rubí

Localización: Rubí

Sector de actividad: Administración local

Personas trabajadoras: 732

Año de aprobación del PDE: 2020

En el PDE del Ayuntamiento de Rubí, elaborado entre finales de 2018 y 2019, se identifica como una de las principales ventajas de este plan para las personas trabajadoras el aumento de la seguridad en los desplazamientos y la disminución de probabilidad de sufrir un accidente grave y, asimismo, como una de las principales ventajas para el Ayuntamiento de Rubí la reducción de la accidentalidad y de las bajas.

En el plano se explica que el Ayuntamiento de Rubí dispone de 39 edificios municipales en donde trabajan 732 personas empleadas en el momento de redacción del PDE, aunque la plantilla del Ayuntamiento es fluctuante. Sin embargo, el estudio se centra en aquellos centros de trabajo que tienen más personas trabajando, o bien aquellos que tengan una afluencia notable de visitantes, en concreto 8 de los que dispone el Ayuntamiento que en total sumaban 551 personas trabajadoras.

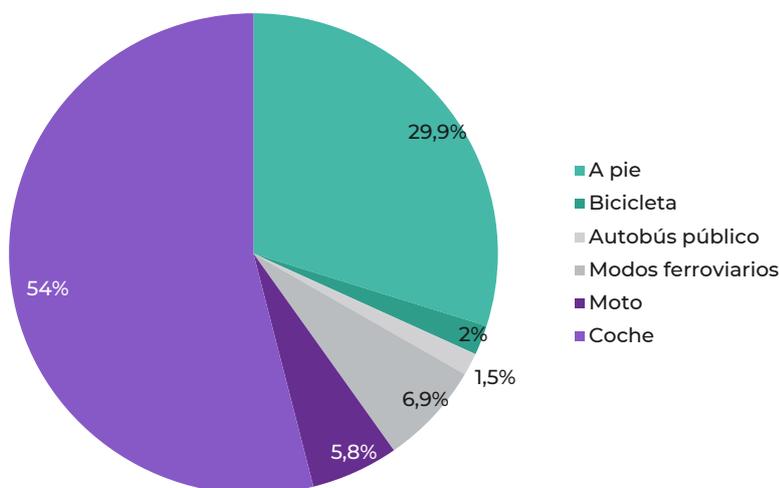
Centro de trabajo	Dirección	Personal
APEUS	Crta. Terrassa, 116	165
Policia municipal	Crta. Terrassa, 118	86
Edifici carrer Prim	C. Prim, 35	70
C.C. Escardívol	C. Joaquim Blume, 28	59
Rubí Forma	Rambleta Joan Miró, 14-18	53
Casa Consistorial	Pl. Pere Aguilera, 1	50
OAC Narcís Menard	C. Narcís Menard,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

Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Reparto modal

En el conjunto de todos los centros de trabajo del Ayuntamiento analizados se constata cómo con casi un 60% los modos más utilizados para acceder al trabajo son el coche y la moto. Le siguen por orden de importancia con un 32% los modos no motorizados, destacando los desplazamientos a pie con un 30% y muy lejos la bicicleta con un 2%. En último término encontramos el uso del transporte público con un escaso 8% haciéndose mayoritariamente con FGC que llega al 6,5%, en cambio, las Cercanías solo lo utilizan un 0,4%. En cuanto al uso del autobús éste es residual con sólo un 1,5%.

Modo de transporte principal en el trayecto de acceso al trabajo

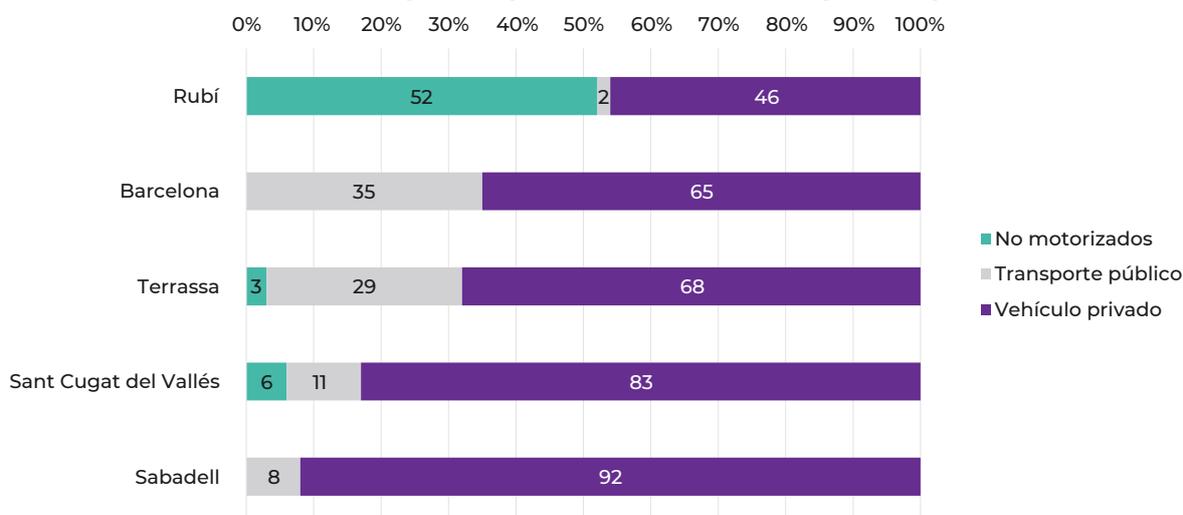


Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Si bien esto puede matizarse, como vemos en el gráfico siguiente. Pues quienes más se desplazan con modos no motorizados son las personas residentes en Rubí, que son la mayoría de personas trabajadoras en el Ayuntamiento (432 personas trabajadoras). En cambio, porcentualmente son las que menos han respondido a la encuesta de movilidad, siendo más de la mitad de los residentes en Rubí quienes se desplazan a pie o en bicicleta. Por el contrario, las personas procedentes de fuera del municipio son las que más lo hacen en vehículo privado y porcentualmente las que más han realizado la encuesta, lo que provoca que la balanza global se decante hacia estos modos.

Por otro lado, los que no viven en Rubí son los que más utilizan otros modos motorizados como es el transporte público. Sobre todo, en el corredor que tienen recorrido los FGC y donde residen hasta 122 personas entre Terrassa y Barcelona.

Cuota modal en el desplazamiento al trabajo según municipio de residencia (municipios con más de 10 respuestas)

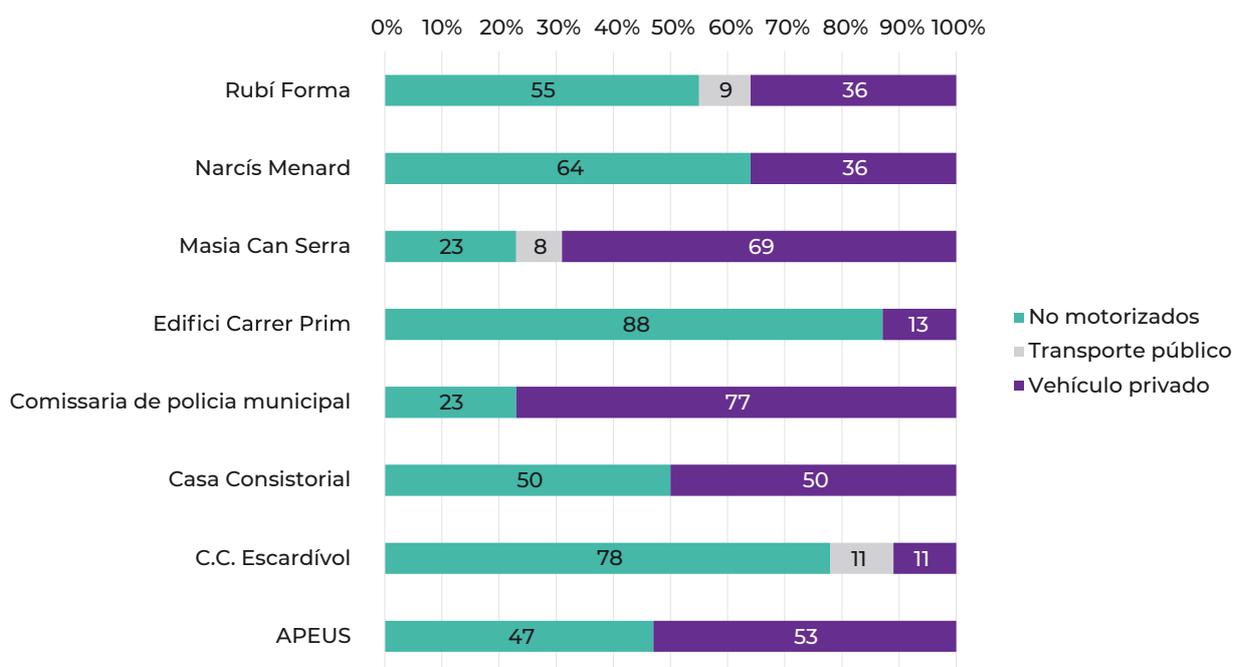


Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

En el PDE también se analiza el reparto modal para cada centro de trabajo, lo que permite visualizar cómo condiciona el hecho de que haya una gran diferencia en la oferta de transporte público, aparcamiento y accesibilidad a pie y en bicicleta entre los diferentes centros de trabajo. Además, se ha tenido en cuenta la influencia del lugar de residencia al elegir un modo u otro de desplazamiento, por lo que se ha distinguido entre las personas residentes en Rubí y las residentes en otros municipios.

En cuanto a las personas residentes en Rubí, se ve claramente el gran número de desplazamientos en modos no motorizados siendo la gran mayoría en la mayor parte de centros de trabajo, exceptuando la Masía Can Serra y en la Comisaría de policía municipal donde son minoría. Este hecho se explica principalmente por la mala conexión a pie desde el centro del casco urbano en el caso de la Masía, provocada por la falta de puntos de cruce de la riera, que hace de barrera física. En el caso de la Comisaría de la policía municipal, se debe a la combinación de horarios de los turnos de trabajo, la distancia al centro del municipio y la oferta de aparcamiento gratuito para el personal.

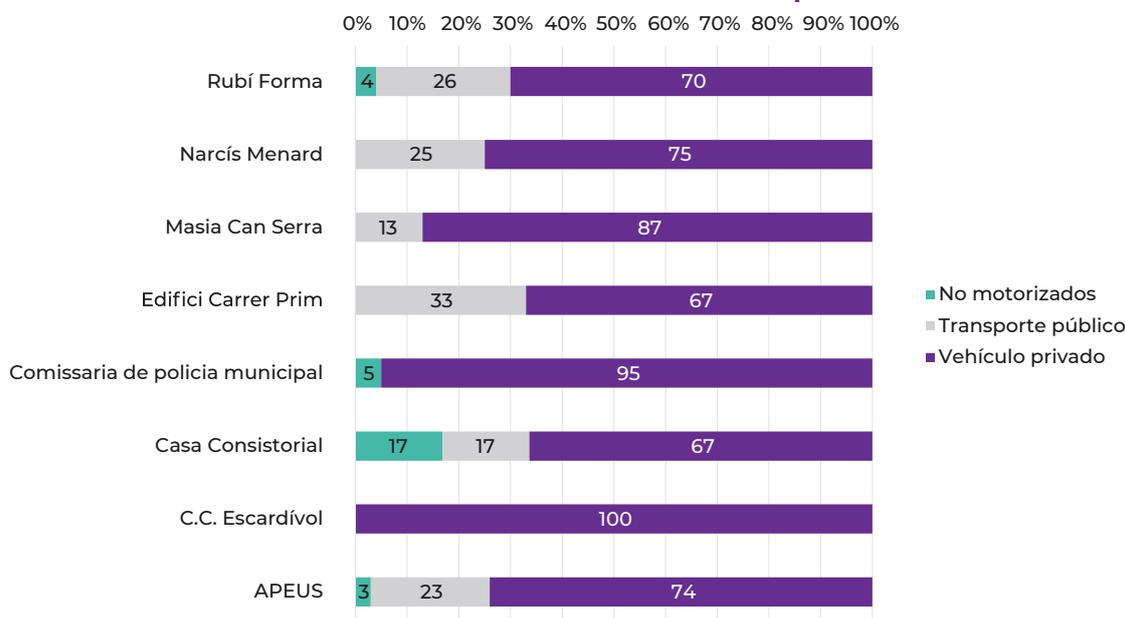
Cuota modal en el desplazamiento al trabajo según centro de trabajo. Personas residentes en Rubí



Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí

Contemplando el reparto modal de las personas residentes en otros municipios, donde los desplazamientos en modos no motorizados desaparecen y cobra cierta relevancia el transporte público, exceptuando la nula presencia del transporte público en la cuota modal de los trabajadores de la Comisaría de policía y Escardívol. Estos dos centros, al mismo tiempo, son los que tienen una mayor oferta de aparcamiento gratuito, lo que ejemplifica claramente la fuerza que tiene el aparcamiento para decantarse por un modo u otro.

Cuota modal en el desplazamiento al trabajo según centro de trabajo. Personas residentes en otros municipios



Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Accidentalidad

El PDE introduce un apartado específico sobre la accidentalidad en el que se analiza desde varios prismas. En concreto, se refiere a la evolución de la accidentalidad, su distribución según el modo de transporte, su naturaleza, sus causas y sus consecuencias.

De entrada, se hace una advertencia diciendo que no se dispone de datos de evolución de la accidentalidad a lo largo del tiempo en el Ayuntamiento de Rubí. Por eso en el PDE se recomienda que se recojan los datos de accidentalidad en los desplazamientos en jornada laboral y de acceso al trabajo, asociando los días de baja causados por la accidentalidad con el modo de movilidad utilizado para realizar estos desplazamientos. Lo que es una buena sugerencia para realizar un seguimiento temporal de esta accidentalidad asociándola a los diversos modos y a la gravedad, con lo que se podrá obtener la peligrosidad por cada modo y hacer una prevención más esmerada.

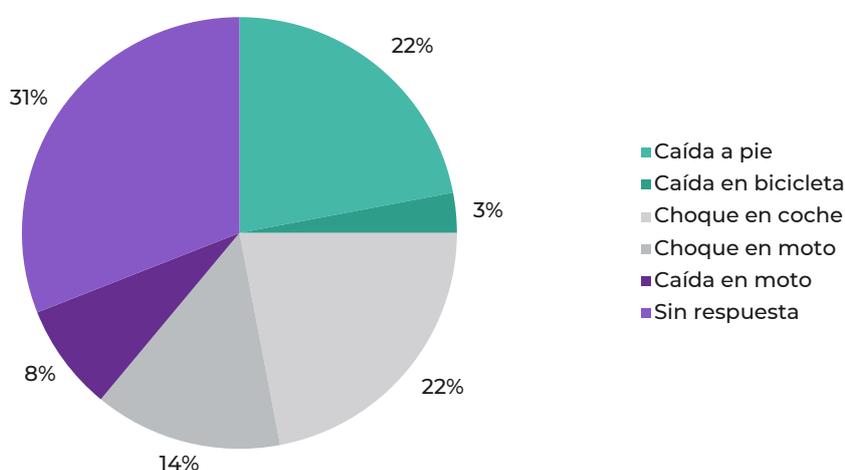
Según los datos obtenidos de la encuesta de movilidad a las personas trabajadoras se halló que un 12% de las personas encuestadas (35 personas) habían sufrido algún accidente en los trayectos de acceso o durante la jornada laboral en los 5 años anteriores a la elaboración del PDE (2013-2018).

En el gráfico que viene a continuación observamos cómo el choque y la caída en moto comprenden un 22% de los accidentes. Aunque no se diferencian los accidentes ocurridos yendo y volviendo del trabajo o durante la jornada laboral advertimos, aunque el uso de la moto para desplazarse *in itinere* es de un 5,8% y en misión aún menor es de un 3,9%, por lo que existe una sobrerrepresentación de este vehículo en los accidentes, y podemos constatar su elevada peligrosidad. Este peso seguramente sería mayor si obviáramos del recuento al 31% de accidentados que no han respondido cómo se desplazaban cuando sufrieron el accidente.

Por otra parte, hallamos que los accidentes en coche supusieron un 22%. Por tanto, sumando ambos modos, el vehículo privado protagonizó el 44% de accidentes siendo el grupo mayoritario. Si además restamos los accidentes por una caída a pie que evidentemente no son accidentes de tráfico, se reafirma claramente cómo los principales accidentes viales laborales son los ocurridos en vehículo privado.

Al mismo tiempo, la ausencia de accidentes en transporte público no hace más que confirmar lo que ya hemos dicho por activa y por pasiva que estos son los tipos de modos más seguros y por eso los que más deben potenciarse. Sobre todo, cuando los desplazamientos son de medias y largas distancias, pues estos viajes son los más susceptibles de ser sustituidos con el transporte público.

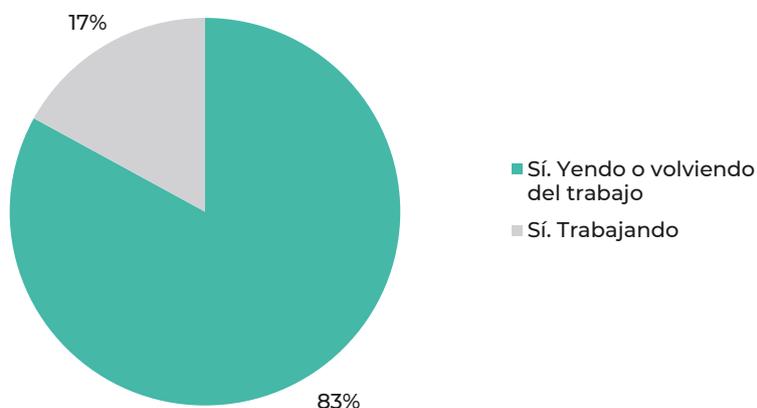
Distribución de los accidentes según modos de movilidad 2013-2018



Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

La importancia de promover una movilidad sostenible y más segura para los desplazamientos en el trabajo la constatamos de nuevo porque a raíz de la encuesta de movilidad se extrae que el 83% de los accidentes relacionados con la movilidad son de esta tipología y, sin querer restar importancia, el 17% lo son en jornada laboral.

Tipología del accidente



Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Continuando con la accidentalidad, el PDE del Ayuntamiento de Rubí también nos informa de la media de días de baja por accidente por cada modo de movilidad. De nuevo, nos damos cuenta de que el modo más inseguro y que sufre accidentes más graves es la motocicleta con 38,3 días de baja, seguido del coche a mucha distancia con 13,8 días de baja.

Número de accidentes y días de baja causados por modo de transporte 2013-2018

Modo de transporte	Accidentes / año	Días de baja / año	Días de baja / año
A pie	3,41	41	11,9
Bicicleta	0,34	0	0
Patinete / widget eléctrico	0	0	-
Tren FGC	0		
Tren Rodalies	0		
Bus urbano	0		
Coche	5,80	80	13,8
Moto	2,73	104	38,3
TOTAL	12	225	18,3

Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Por último, el plan hace referencia a los costes derivados de la accidentalidad en la movilidad al centro de trabajo que se calculan mediante los datos de movilidad y los costes unitarios propuestos en la Herramienta de cálculo de los impactos ambientales y sociales de la movilidad de la ATM⁴¹.

Destacan los costes asociados al coche y a la moto, que representan el 63% y el 32% respectivamente. Cuando el coche supone el 84% de los kilómetros recorridos por el personal del Ayuntamiento y la moto el 11%. Así, una vez más destaca el gran impacto de la moto en los costes derivados de la accidentalidad respecto a su peso en la movilidad global.

En el sentido opuesto tenemos los costes asociados al transporte colectivo en autobús público o autobús de empresa sólo son el 12% y en el caso del ferrocarril éstos descienden hasta un inapreciable 0,4%. Entonces queda patente, una vez más, cómo es el transporte colectivo el tipo de transporte que debemos potenciar con más énfasis, si queremos prevenir eficazmente los accidentes *in itinere* de tráfico y añadimos que es a través de un PDE una de las maneras más solventes para ello.

Coste asociado a la accidentalidad anual debido a la movilidad en el centro de trabajo según el modo de transporte utilizado (€/año)

Modo de transporte	Coste unitario (€/1.000-personas-km)	Coste total (€/año)
Bicicleta	104,12	4.212
Moto	161,32	65.519
Coche	38,22	128.936
Furgoneta	14,67	1.526
Camión	9,78	212
Autobús público	51,55	604
Autocar de empresa	51,55	0
Modos ferroviarios	1,85	1.160
TOTAL		202.169

Fuente: PDE Ayuntamiento de Rubí 2020

Por último, en el apartado de seguimiento del PDE se muestra una propuesta de indicadores de seguimiento. Para cada indicador se define su valor en el inicio del plan y se muestra el valor objetivo. Entre estos indicadores se encuentra uno específico que se refiere a la “Reducción de la accidentalidad en el acceso al puesto de trabajo”. Éste parte de una cifra actual de 10 accidentes/año y propone su reducción.

41 [Metodología y cuestionarios. Plan Desplazamientos de Empresa. ATM.](#)

Balance

El PDE del Ayuntamiento plantea un plan de actuaciones muy detallado y ambicioso con unos indicadores concretos para que se pueda evaluar su aplicación y resultados. Cuando se aprobó el plan se creó una **comisión de trabajo**, con la participación de diversas áreas del Ayuntamiento para aplicar las actuaciones, en las que participaban los departamentos implicados en cada actuación para valorar su viabilidad. Sin embargo, no se ha seguido el calendario exactamente ni los indicadores propuestos, pero sí se ha utilizado el plan de actuación como un catálogo de posibles propuestas. Aún están por ver los resultados de las actuaciones llevadas a cabo en el reparto modal de los trabajadores y por eso se está valorando realizar una nueva encuesta a las personas trabajadoras.

La voluntad de hacer un PDE en el Ayuntamiento de Rubí también surgió para dar ejemplo a las empresas del municipio para que éstas hagan lo propio. Por eso el Ayuntamiento da bonificaciones en el Impuesto de actividades económicas (IAE) a las empresas que realizan un PDE ya partir del segundo año las bonificaciones se otorgan para ejecutar propuestas contempladas en el PDE⁴².

Con el objetivo de favorecer una movilidad *in itinere* más segura, el Ayuntamiento ha desarrollado algunas acciones en el equipamiento Rubí Forma, apostando por los medios de transporte con menores tasas de accidentalidad como la bici o el transporte público. Por ejemplo, se ha construido un **aparcamiento de bicicletas** cubierto y protegido, que también lo utilizan los usuarios del equipamiento. La construcción repercutió en que más gente viniera en bici.



Fuente: ISTAS

42 [Ordenanza Fiscal Ayuntamiento de Rubí. Impuesto de Actividades Económicas](#)

Otra actuación que motivó que la gente de este centro viniera menos en coche fue el poner dos filas de aparcamiento, las más cercanas al edificio, en **zona naranja**. Es decir, en aparcamiento de rotación con un máximo de estancia de hora y media y controlado por una aplicación. En 2024 se construirá un **parking de patinetes**, con 15 plazas, que nace de la demanda de la gente. Junto a Rubí Forma también hay un **garaje cubierto con enchufes para la recarga de coches eléctricos**.



Fuente: ISTAS

La dispersión de los centros de trabajo del Ayuntamiento fue uno de los grandes motivos a la hora de realizar este PDE, por lo que la mayoría de actuaciones se han hecho para dar alternativas al coche en la movilidad en jornada. Por ejemplo, se ha comprado **una flota de 6 bicicletas eléctricas y 2 patinetes para los trabajadores del Ayuntamiento, para que las utilicen en horario de trabajo** y sí que se les da bastante uso.



Fuente: Ayuntamiento de Rubí

También hay un **coche de sommobilitat**, una cooperativa de carsharing eléctrico, para que la gente de Rubí pueda utilizarlo. Al principio se regalaron horas de uso gratuitas, ahora debe pagarse. Los trabajadores tienen horas gratuitas para utilizar el coche, a cambio de que el Ayuntamiento ceda un sitio de aparcamiento y la carga gratuita a los vehículos de sommobilitat.



Fuente: ISTAS

También se está trabajando en un **cambio de la flota de coches** del ayuntamiento para dotarla de coches nuevos de tracción eléctrica.

5.3. Transports Metropolitans de Barcelona

Localización: Área metropolitana de Barcelona

Sector de actividad: Prestación de servicios de transporte público

Número personas trabajadoras: 8.693

Año de aprobación del PDE: 2022

Del personal total de la empresa en 2019, el 54%, (4.674 personas) trabajaba en Transports de Barcelona y el 46% (3.991) trabajaba en Ferrocarril Metropolitano de Barcelona que gestionan respectivamente la red de autobuses y de metro. Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) dispone de numerosos centros de trabajo (61 según la organización que realiza la empresa, 46 si se consideran por localización física), de los cuales los siguientes 8 agrupan a más de 200 personas trabajadoras: Zona Franca 1, Huerta, Triángulo, Ponente, Zona Franca 2, Sagrera, Boixeres y Santa Eulalia.

Centros de trabajo con >200 personas trabajadoras, número de personal, usos y dirección

	Centro agrupado	Plantilla	Usos del centro de trabajo	Dirección
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 de Oficinas (OF), Personal de Taller (AT), Personal de Explotación (EXPL) o conductores, y Personal de Almacén (ML)

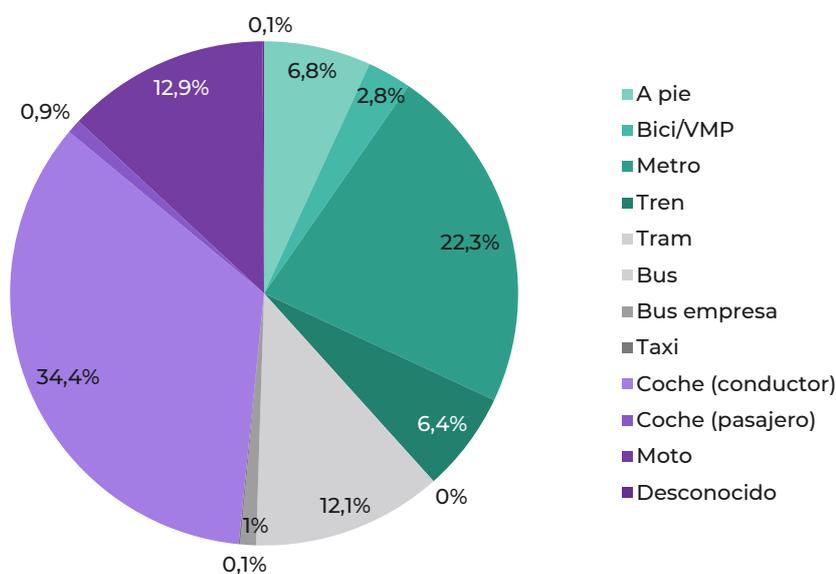
Fuente: PDE TMB 2019

El PDE de TMB contiene 6 objetivos principales, entre los que encontramos el incremento de la seguridad vial. Igualmente se hace referencia a los beneficios que se obtendrán mediante la implantación del plan las personas trabajadoras en la reducción de los accidentes *in itinere*. Así pues, el documento deja claro que una de las prioridades es abordar la problemática de los accidentes *in itinere* de tráfico.

Reparto modal

Globalmente, teniendo en cuenta todos los centros de trabajo, si se considera el modo principal del desplazamiento, el 48,3% de los desplazamientos se realiza en vehículo privado motorizado. En concreto, en coche como conductor el 34,4%, como acompañante el 0,9% y en motocicleta el 12,9%. Los desplazamientos en transporte público representan un 42,1%. De éstos, el 22,3% son en metro, el 12,1% en autobús, el 6,4% en tren y un 1% en bus de empresa con el que cuentan algunos centros de trabajo. Los modos no motorizados representan el 9,6% de los desplazamientos, el 6,8% a pie y el 2,8% en bicicleta o patinete.

Reparto modal según el modo principal



Fuente: PDE TMB 2019

Debe tenerse presente que los trabajadores de TMB disponen de un pase de libre circulación, para el uso gratuito del transporte público propio de TMB o con convenio de otros operadores de transporte como por ejemplo con FGC. En cambio, aquellas personas que son residentes en municipios a los que no acceden transportes de utilización gratuita mediante el pase, disponen de un plus de transporte extrarradio, que se retribuye mensualmente.

Por otra parte, la diversidad de funciones del personal condiciona los horarios de trabajo y turnos, así como el origen y destino de sus desplazamientos en el trabajo (que no siempre son hacia el centro de trabajo asociado). Este funcionamiento tendrá un importante impacto en las elecciones de movilidad de cada colectivo.

Por ejemplo, el personal de conductores de autobuses se distribuye en tres turnos diarios, con una entrada escalonada de mañana según cada centro, entre las 4:30 y las 08:00, un turno intermedio que recoge y cede el vehículo en puntos intermedios de la ruta, y un turno final que recoge el vehículo en ruta y lo deja en el centro.

En las cocheras de los autobuses que son los cuatro centros de trabajo con más personas trabajadoras, el porcentaje mayor de personal son de conductores: el 80% en Zona Franca 1, el 84% en Horta, el 64% en Triangle y el 76% en Ponente. Precisamente, de este personal, una parte inicia o finaliza el turno en el centro, mientras que una fracción de los conductores recoge el vehículo y lo cede en un punto de la ruta asignada.

Al mismo tiempo, cada centro de trabajo en relación a su localización muestra unas características propias que inciden en los desplazamientos al trabajo, pues el entorno en el que se encuentran ubicados los centros condiciona la oferta de movilidad. De forma muy sintética, se podrían diferenciar las ubicaciones entre los centros situados en polígonos de actividad (externo en trama urbana o dentro de trama urbana), y los centros situados en zonas urbanas (algunos integrados dentro de las ciudades, y otros en posiciones más periféricas).

Caracterización de los centros por localización

ZONA FRANCA 1	Polígono (externo)
HORTA	Urbano (externo)
TRIANGLE	Polígono (urbano)
PONENT	Urbano (externo)
SAGRERA	Urbano
ZONA FRANCA 2	Polígono (externo)
SANTA EULÀLIA	Urbano
BOIXERES	Urbano (externo)

Fuente: PDE TMB 2019

Todo ello da como resultado que haya comportamientos diferentes en el reparto modal.

Cuotas modales por centros en los desplazamientos al trabajo

	ZF1	Horta	Triangle	Ponent	Sagrera	ZF2	Santa Eulàlia	Boixeres	Resto centros	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%

Fuente: PDE TMB 2019

Nota: NM No motorizado/TP Transporte público/VP Vehículo privado

Cuota modal objetivo

El PDE consta de un objetivo de un cambio modal de sus trabajadores de cara al año 2025, que se pretende lograr mediante la aplicación de las medidas propuestas en el plan de acción. Como puede verse en la siguiente tabla el objetivo primordial es elevar el uso de los modos sostenibles en detrimento del vehículo privado que pasaría de ocupar la primera posición ha quedado relegado a la segunda posición por detrás del transporte público deberá ser el principal modo de desplazamiento.

Cuota modal objetivo en 2025

	TMB	
	Actual (%)	Objetivo (%)
NM	9,6%	11,0%
TP	42,1%	46,6%
VP	48,3%	42,5%

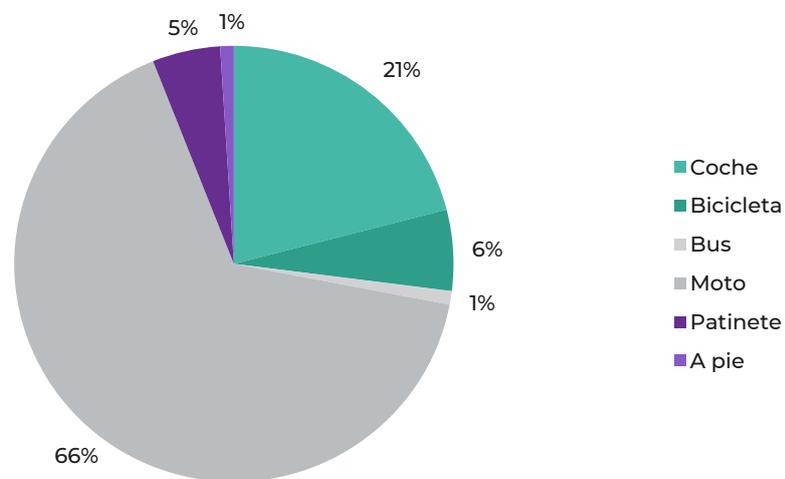
Fuente: PDE TMB 2019

Seguridad vial

En el PDE de TMB existe un apartado específico sobre la accidentalidad vial que nos muestra los accidentes *in itinere* por modos de movilidad del 2015 al 2019. Es de destacar que el mayor porcentaje de accidentalidad corresponde al colectivo de motoristas con un elevadísimo 66%,

2 de cada 3 accidentes. Si a este dato sumamos los accidentes en coche la cifra se eleva al 87%. Por lo que, por un lado, ratificamos el elevado grado de peligrosidad asociado a las motocicletas, dado que con un uso del 13% de los desplazamientos al trabajo multiplica por cinco el porcentaje de accidentes y, al mismo tiempo, la peligrosidad del vehículo privado en su conjunto. Esto lo corroboramos mirando en el otro extremo donde vemos que con un 42% de uso del transporte público y el bus de empresa tienen sólo un 1% de los accidentes *in itinere*. Consecuentemente, una vez más, llegamos a la conclusión inequívoca de que una de las maneras más eficaces de prevenir y, por tanto, reducir la accidentalidad es aumentar el uso del transporte colectivo y por eso los PDE pueden ser una herramienta muy útil para conseguirlo.

Modos de movilidad de los accidentes *in itinere* (2015-2019)



Fuente: PDE TMB 2019

Según los kilómetros anuales recorridos por modo de transporte y utilizando las ratios que propone la ATM para el cálculo de los impactos ambientales y sociales de la movilidad para la realización de los Planes de Desplazamientos de Empresa, se calculan los costes externos de la accidentalidad derivados de cada modo de transporte. En el resultado sobresalen como los principales vehículos con más costes asociados, la motocicleta en primer lugar y los coches en segundo lugar.

Costes externos anuales de la accidentalidad por modo de transporte

Modo de transporte	Coste unitario (€/1.000-personas-Km)	Actual 2019
Bicicleta	104,12	174.124
Moto	161,32	1.328.764
Coche	38,22	964.846
Furgoneta	14,67	1.838
Autobús público	51,55	398.241
Autocar de empresa	51,55	36.195
Modos ferroviarios	1,85	39.570
TOTAL		2.943.578

Fuente: PDE TMB 2019

Indicadores de seguimiento

En el cuadro de indicadores de seguimiento para realizar una evaluación del grado de cumplimiento del PDE se asignan valores para el escenario inicial en 2019 y un valor objetivo a alcanzar a través de las medidas del plan en 2025.

En el caso concreto de la seguridad vial los indicadores son disminuir el número de accidentes y los días de baja por este motivo, realizar formación sobre seguridad vial o movilidad sostenible y, asimismo, realizar teletrabajo para reducir los desplazamientos al trabajo y por disminuir los desplazamientos en jornada laboral se propone aumentar la proporción de reuniones por videoconferencia.

Indicadores de seguimiento en seguridad vial del PDE

INDICADOR	UNIDADES	Actual 2019	Objetivo 2025
		TOTAL TMB	TOTAL TMB
Número de personas implicadas en accidentes de tráfico (3 últimos años)	Nº accidentes	432	Disminución
Días de baja del personal por accidente registrado (3 últimos años)	Nº días de baja / accidente	17.960	Disminución
Programas de formación sobre seguridad viaria o movilidad sostenible	Cursos realizados / año	0	1 anual
% de horas de teletrabajo / total horas trabajadas	%h	0%	(según funciones)
% de horas de reunión en videoconferencia / horas de reunión total	%h	0%	50%

Fuente: PDE TMB 2019

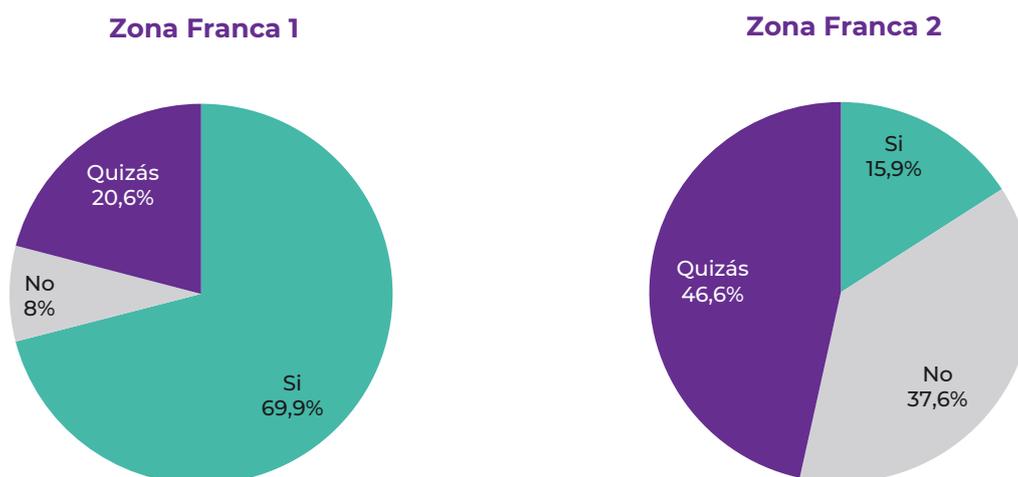
Balance

Como novedad importante es necesario señalar que, dado que el PDE se realizó en 2019, debe tenerse en cuenta que la línea de metro L10 sur en la Zona Franca, donde hay dos centros de trabajo, no llegó hasta principios de 2020 a la estación Zona Franca que da servicio a las oficinas de TMB (448 personas trabajadoras) y hasta finales de 2021 en la estación Ecoparc que da servicio a las cocheras (1.375 personas trabajadoras). Este grueso de personas representaban el 21% del total del personal de TMB.



Esto es más remarcable si nos fijamos en que en el PDE ya se les preguntaba sobre el impacto que podría tener la llegada del metro a dos centros de trabajo localizados en el polígono Zona Franca 1 (cocheras) y Zona Franca (oficinas). De las respuestas se extrae claramente que existe un número importante de personas trabajadoras que la usarían. Ahora habría que hacer una nueva encuesta para confirmarlo.

Si trabajas en algunos de los centros de trabajo de Zona Franca: cuando llegue la línea 10 sur de metro, ¿la utilizarás en tus desplazamientos cotidianos en el trabajo?



Fuente: PDE TMB 2019

Según nos han explicado en las cocheras de Zona Franca 1, qué es donde hay más personal de TMB y en breve empezará a trasladarse el que actualmente está en las cocheras de Ponent (Bellvitge), el uso del metro es mucho elevado; en parte debido a situarse frente a una parada de metro, más lo que hemos explicado de la gratuidad del transporte público. Por tanto, ya sabemos que debemos hacer para potenciar el uso del transporte público, el más seguro de todos los modos y más si es el ferrocarril, acercar las paradas y estaciones a los centros de trabajo, evidentemente ofreciendo un buen servicio, y subvencionar los títulos de transporte.

Una de las virtudes del metro es que permite llegar en transporte público mucho antes de lo que se llegaba con los autobuses que dan servicio a las cocheras de Zona Franca, por tanto, ha abierto el abanico de posibilidades de llegar en transporte público. Como el metro empieza a funcionar a las 5h dependen del origen a partir de las 5 y poco pueden empezar a llegar los conductores de autobús a las cocheras.

Accidentalidad

En relación al número de accidentes anuales hay que decir que, si bien a principios de la década pasada los accidentes de TMB *in itinere* totales con baja y sin baja rondaban los doscientos, recientemente se han situado en torno a un centenar y en los dos últimos años la reducción ha sido más evidente. Es decir, han descendido alrededor de un 50% el total de accidentes *in itinere*.

Se ha creado un espacio de participación abierto a toda la plantilla para aportar ideas para reducir la accidentalidad mediante un concurso. Al final se escogerá el proyecto que la dirección vea más viable para ponerlo en práctica. A ello hay que añadir que lo que se está haciendo en el ámbito de la prevención se está haciendo con participación sindical. Por ejemplo, a través de una aplicación que funciona como un canal de comunicación los miembros del comité de seguridad y salud, tanto de la parte social como de la dirección, están informados de los accidentes laborales que se producen, incluidos los accidentes *in itinere*, y se realiza un seguimiento.

Campaña por una movilidad segura en el trabajo

Tal y como hemos mencionado dentro de los objetivos marcados en el PDE consta el del incremento de la seguridad vial. Como constatación de que TMB se toma en serio este objetivo de la recopilación y análisis de los datos de siniestralidad, la empresa pone en marcha una campaña de sensibilización que quiere contribuir a la divulgación de buenas prácticas por una movilidad segura en el trabajo. La campaña llamada “Todos nos desplazamos seguros” es una campaña de sensibilización para concienciar a la empresa y a las personas trabajadoras, sobre la necesidad de desempeñar un papel activo en la prevención de los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico.

Los principales propósitos de la campaña son los siguientes:

- Implicar a todo el personal, incluida la dirección, en la reducción de los accidentes laborales de tráfico.
- Concienciar y sensibilizar a las personas trabajadoras sobre la necesidad de adoptar conductas preventivas responsables que les permitan evitar y ocasionar accidentes derivados de la movilidad vial.
- Prevenir y disminuir el número de accidentes de tráfico laborales.
- Mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos.

Es remarcable y meritorio cómo TMB justifica la campaña por el elevado peso que tienen estos accidentes laborales de tráfico sobre los accidentes totales producidos en la empresa, lo que conlleva graves consecuencias sobre la salud y la seguridad de las personas trabajadoras que los padecen, así como sobre la productividad de la empresa.

Algunas de las cuestiones sobre la que se fundamenta la campaña y que son un paso adelante, imprescindible para hacer frente a esta accidentalidad son:

- Romper con la creencia de que los accidentes laborales de tráfico son fruto del azar
- Romper con la idea de que la empresa no puede hacer nada y que la responsabilidad es de la persona que sufre el accidente.

Ambas cosas, explicitar que los accidentes no son fortuitos y que tienen una causa que se puede evitar y, al mismo tiempo, reconocer que las empresas pueden llevar a cabo acciones para reducir los accidentes laborales de tráfico es imprescindible para avanzar en su reducción.

La campaña se concreta en tres productos: folletos, carteles y podcasts con varios contenidos. Básicamente, recomendaciones de seguridad vial para conductores. También para desplazarse en bicicleta, incluyendo sensibilización sobre los beneficios de su uso y prevención de accidentes *in itinere* en los diferentes modos de movilidad...

Sin embargo, como hemos defendido tantas veces lo que íbamos a echar en falta en una campaña de sensibilización es justamente promover aún más el transporte público explicando que es el modo más seguro, si bien como ya hemos dicho el hecho de facilitar su uso gratuito es por sí sola una medida eficaz de promoverlo.

5.4. SILGAN

Localización: Barcelona

Sector de actividad: Fabricación de dispensadores de plástico por perfumería

Número personas trabajadoras: 300

Año de aprobación del PDE: 2020

Fruto de la reforma urbana que se hizo en el espacio público que hay frente al centro de trabajo que llevó a la desaparición del aparcamiento que se encontraba allí, la empresa hizo un PDE el 2020 para promover modos alternativos al vehículo privado para desplazarse al trabajo. Al mismo tiempo, buena parte del aparcamiento en calzada de alrededor se convirtió en zona verde de aparcamiento regulado con preferencia de estacionamiento para los vecinos lo que supuso un motivo añadido para desarrollar el PDE y sus medidas del Plan de acción.

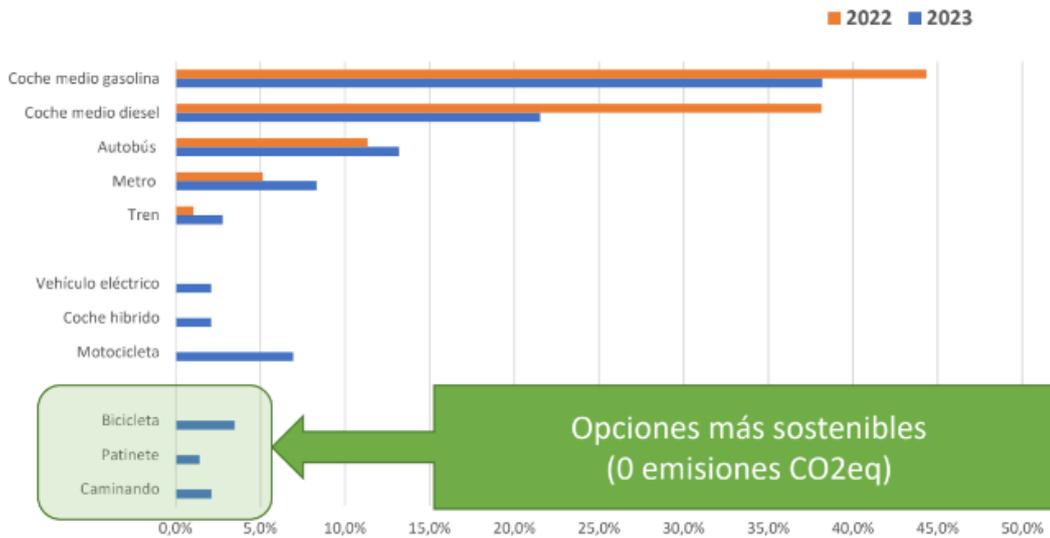
Por otra parte, siguiendo las directrices que postula la ATM como objetivo de los PDE, la empresa incorpora la reducción de la accidentalidad en los desplazamientos al trabajo como una de las finalidades del plan.

La empresa recibió asesoramiento para realizar el PDE de parte del Gestor de movilidad de los polígonos del Eix Besòs donde se encuentra su centro de trabajo, en concreto en la Verneda Industrial. Asimismo, para la elaboración del plan recibió una ayuda pública de la ATM de Barcelona. Ambas circunstancias, la presencia de un Gestor de movilidad, figura que tiene como una de las principales funciones promover la elaboración de PDE en las empresas y acompañarlas en el proceso de realización e implantación de las acciones contenidas en el plan, más la concesión de una subvención son instrumentos necesarios para dar impulso a la expansión de los PDE.

Reparto modal

En los dos últimos años, la empresa ha realizado una encuesta a las personas trabajadoras para conocer sus hábitos de movilidad, así podemos observar la evolución reciente. A pesar de que el año 2022 no se dio como opción los desplazamientos en modos activos y patinete, en 2023 sí que se han incorporado a la encuesta. En términos generales vemos cómo los modos sostenibles van aumentando su representación. Principalmente, lo observamos en el transporte público, pues ha pasado en un año de representar un escaso 17% a casi un 25%, por tanto, aproximadamente uno de cada cuatro desplazamientos se hace en transporte público. En segundo lugar como modo sostenible hay la bicicleta a pesar de tener un peso discreto de un 4%, debe tenerse en cuenta que en Barcelona en los desplazamientos internos según el Plan de movilidad no llegaba al 2,5%.

Reparto modal 2022 y 2023

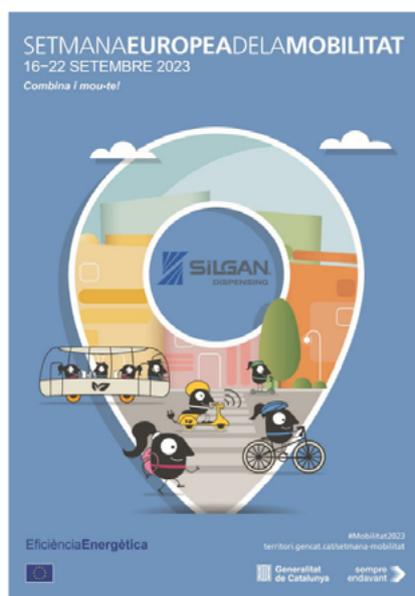


Fuente: Silgan

Balance

En Silgan se ha creado el rol de una **gestora de movilidad** que es la encargada de desarrollar el PDE e implementar actuaciones concretas. También organiza actividades de sensibilización y concienciación favorables a la movilidad sostenible para **la Semana Europea de la Movilidad**.

Igualmente, cuentan con un plan de acogida en el que se informa a los nuevos empleados de las opciones de movilidad sostenible para desplazarse al trabajo.



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

22 septiembre 2023
Día mundial sin coche

Comisión RSC
 Septiembre 2023



Fuente: Silgan

Uno de los mayores problemas a la hora de favorecer los desplazamientos en transporte público o movilidad activa en este centro de trabajo es su ubicación. La sensación de inseguridad ha sido un factor clave, en los desplazamientos hacia y desde las paradas de autobús o estación de metro más cercana. Principalmente en los horarios nocturnos en ciertos turnos laborales. Ahora esto está cambiando dado que la zona está en plena transformación urbana con la construcción de varias promociones de viviendas donde antes había, por ejemplo, un gran aparcamiento para camiones y la calidad del espacio público era bastante degradado. Se han mejorado los bordes y los itinerarios a pie en general, iluminándolos, poniendo mobiliario urbano, arbolado y lo que antes eran zonas solitarias raro están más concurridas. Esto hace que ir en transporte público sea una opción más elegida al aumentar la sensación de seguridad.

La otra actuación llevada a cabo a partir del PDE para fomentar el uso del transporte público es que cuenta con un **plan de retribución flexible**, es decir, los abonos de transporte están exentos de pagar el IRPF, tal y como está especificado en la legislación vigente^{43 44}.



Fuente: ISTAS

43 [Real Decreto-ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo](#)

44 [Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre](#), por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre Sociedades y sobre la Renta de no Residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.

Para priorizar el transporte público en los desplazamientos de trabajo **durante la jornada laboral la empresa dispensa títulos de transporte.**



Fuente: ATM

En relación a las acciones relacionadas con la reducción de los accidentes *in itinere* y la seguridad de los vehículos en el aparcamiento se han puesto algunos **elementos para el mantenimiento de los vehículos**, como: un punto para inflar ruedas (para el coche y la bicicleta), unos espejos para poder controlar que los intermitentes del coche funcionan bien... También se ha favorecido el acceso en otros modos, hay **12 plazas de aparcamiento para patinetes con punto de carga**, igualmente hay aparcamiento con **cargadores eléctricos para los coches**.

La empresa ha instalado en el interior de su recinto **dos módulos de aparcamiento de bicicletas de 10 plazas cada uno**. Al mismo tiempo, para garantizar la seguridad en los desplazamientos en bicicleta, **la empresa se puso en contacto con el Ayuntamiento de Barcelona para pedirles que la red de carriles bici llegara a su centro de trabajo**. A principios de 2023 se inauguró un tramo de carril bici que une la calle Cantabria y continúa por la calle Santander hasta la calle Ca l'Oliva a las puertas del polígono Industrial La Verneda industrial donde se localiza Silgan a la que se accede por una calle 30km/h. Por otro lado, este carril bici tendrá continuidad por el puente de Santander reformado que incorpora un nuevo carril bici y que se prevé tener terminado a principios de 2024. Una vez finalizada esta obra habrá conexión directa con carril bici entre la zona de la Verneda y el Bon Pastor y con el resto de la red de carriles bici de la ciudad y con ciudades continuas como Santa Coloma de Gramenet.

Estas dos medidas sumadas, la habilitación de estacionamiento seguro de bicicletas dentro de la empresa y la conexión con los itinerarios ciclistas de la ciudad, por un lado, facilitarán el trasvase de desplazamientos realizados hasta ahora en vehículo privado y, por otro lado, harán más seguros los desplazamientos en bicicleta. Todo ello a favor de una movilidad más segura que permita prevenir la accidentalidad *in itinere*.



Fuente: ISTAS

Por último, cabe decir que a raíz del PDE se ha instaurado el **teletrabajo** un día a la semana, en general lo realiza personal de oficinas y técnicos. La empresa se hace cargo de una parte de la conexión doméstica en internet.

5.5 Mútua Terrassa

Localización: Terrassa

Sector de actividad: sanitario

Personas trabajadoras: 2.600 personas trabajadoras

Año de aprobación del PDE: 2020

En el PDE se explica que según el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico 2014 el Campus Hospitalario Mútua Terrassa por el hecho de localizarse en el ámbito de los 40 municipios sometidos a esta normativa y dado que es un centro hospitalario con una capacidad superior a 200 camas y, además, trabajan más de 500 personas se considera un centro generador de movilidad que debe elaborar un PDE. Así pues, queda patente cómo la normativa es una herramienta necesaria para el desarrollo de esta planificación en movilidad.

Asimismo, el Ayuntamiento de Terrassa como propuesta incluida en su Plan de movilidad urbana inicia el proceso de implantación de una zona urbana protegida (ZUAP) en el ámbito central de la ciudad transformando las calles en lugares de preferencia para peatones, con la que se pretendía restringir progresivamente la movilidad de los vehículos privados en la zona donde se ubican los principales centros de trabajo de la Mútua, afectando a su modelo de movilidad.

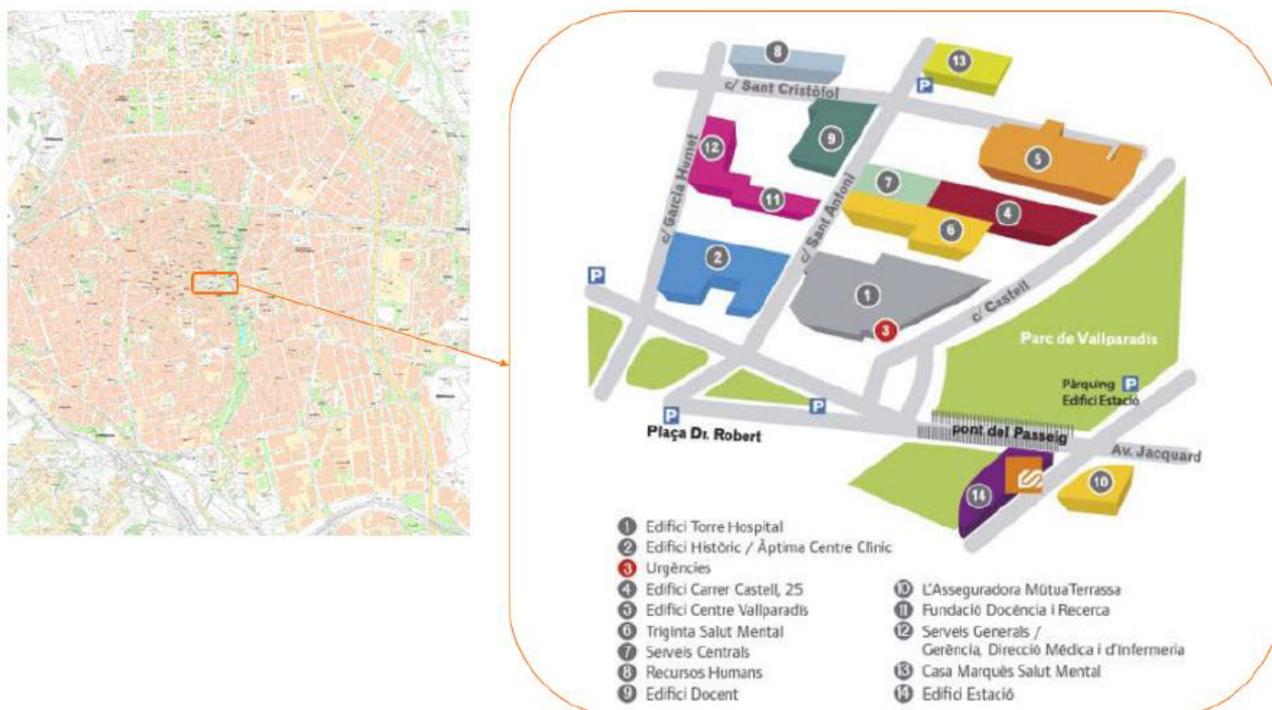
Asimismo, para la elaboración del PDE Mútua Terrassa ha recibido una subvención para este fin otorgada por la ATM. Lo que muestra cómo los programas de ayudas económicas pueden contribuir a que se hagan los PDE.

Al ser un plan hecho en base a la metodología propuesta por la ATM de entre los objetivos estratégicos del plan se incluye uno que se refiere a los accidentes en los desplazamientos laborales diciendo que tiene como propósito garantizar mejores condiciones de accesibilidad en el centro de trabajo para disminuir la accidentalidad vinculada a la movilidad.

Caracterización del Campus Mútua Terrassa

Mútua Terrassa es una entidad que presta servicios de atención a las personas en el ámbito sanitario, sociosanitario y asegurador y cuenta con 62 centros distintos. Sin embargo, el PDE se ha focalizado en los centros de trabajo ubicados en el llamado Campus Universitario de Salud de Terrassa, excluyendo así los CAP ubicados en otros municipios gestionados por la Mutua y otros centros del grupo como el Parque Logístico de Salud instalado en Viladecavalls.

Situación del Campus y distribución de los edificios en Terrassa



Fuente: PDE Mútua Terrassa

El Campus cuenta con una plantilla total de 2.600 trabajadores. Tres cuartas partes del personal son mujeres y el 70% trabajan en el Edificio Torre Hospital Universitario Mútua Terrassa.

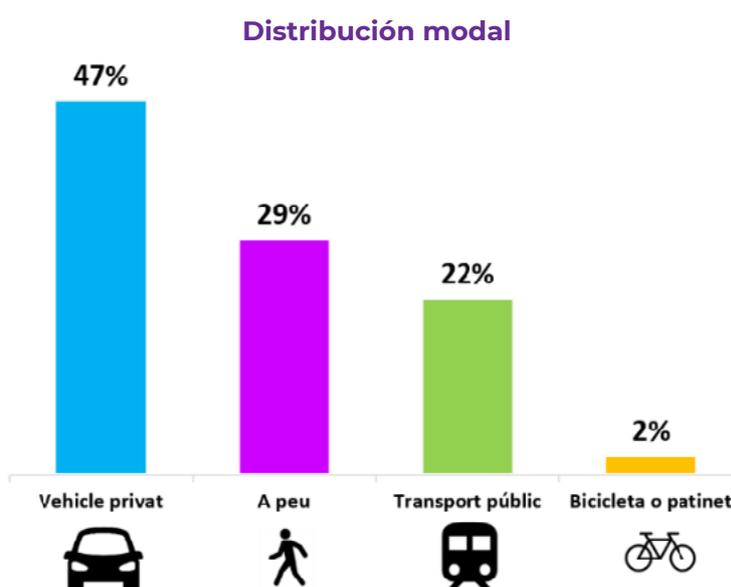
Por lo general se suele funcionar en un solo turno o como máximo en dos turnos diarios (atención hospitalaria, servicios) y en consecuencia, en una misma franja horaria pueden acceder a los centros de trabajo del orden de las 1.400-1.600 personas como máximo. La actividad se concentra en las jornadas laborales de lunes a viernes y con mayor intensidad en el horario de mañanas, dada la afluencia de pacientes a los consultorios externos, las pruebas médicas y los servicios de seguimiento y recuperación.

Hay que tener en cuenta que, dada la actividad del campus, éste recibe alrededor de 6.000 visitas diarias por cuidados asistenciales en un día laborable. Al mismo tiempo al tratarse de un hospital universitario, acuden unos 700 alumnos a las diversas actividades docentes durante el año lectivo estimándose que en los momentos de máxima afluencia se concentran en torno a las 400 personas. Todo ello muestra el gran número de desplazamientos cotidianos que genera el campus en su conjunto siendo uno de los principales centros atractores de la ciudad de Terrassa.

De los trabajadores hasta el 56% son residentes en la propia ciudad de Terrassa. La procedencia del resto del Vallès Occidental es de un 21%, subiendo hasta el 77% los residentes en esta comarca incluyendo a los habitantes de Terrassa. De Barcelona proceden el 13% del total de personas trabajadoras. En total, en el conjunto del Área Metropolitana, incluyendo Barcelona, residen el 22,5%.

Reparto modal

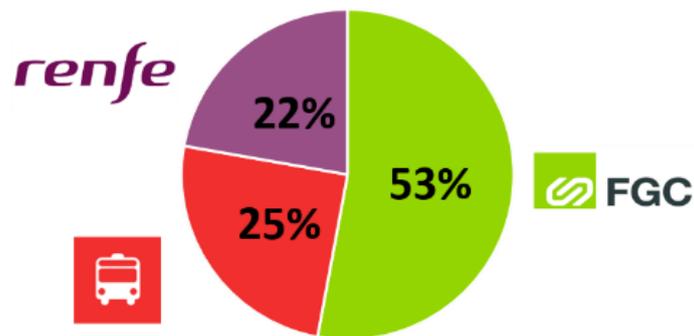
Según la encuesta a las personas trabajadoras que se realizó en octubre de 2019 el 47% se desplazaban en vehículo privado (91% en coche y 9% en moto). De éste un 65% aparcaban en plazas de estacionamiento de pago con un coste medio de 35€ mensuales. El segundo modo fue con un 29% el ir andando al trabajo, el hecho de haber un número elevado de residentes en el propio municipio lo facilita. A continuación se encuentra el uso del transporte público con un 22%.



Fuente: PDE Mútua Terrassa

En cuanto al transporte público, el uso mayoritario es ferroviario con un 75%, destacando FGC con más de la mitad de los usuarios. De estos más de un 50% proceden de estaciones de Barcelona. Por último están los autobuses con el restante 25%.

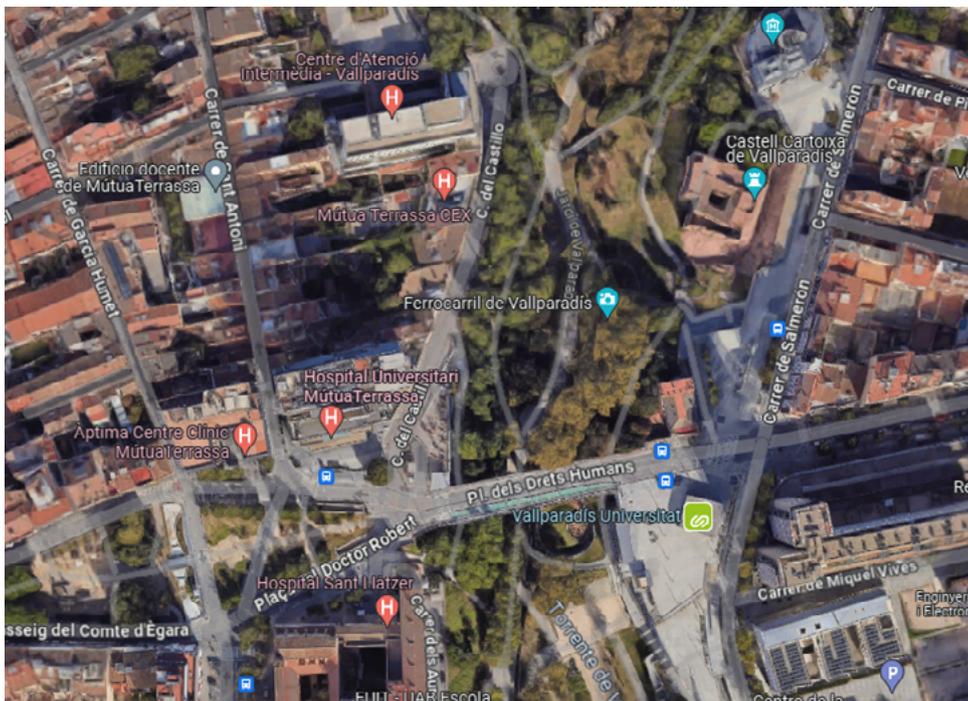
Reparto del uso del transporte público



Fuente: PDE Mútua Terrassa

Con relación al transporte público hay que decir que junto al complejo del Campus se encuentra la estación de los Ferrocarriles de la Generalitat de la línea S1 Vallparadís Universitat. Esta estación fue abierta en julio de 2015 juntamente con otras dos en una prolongación del servicio que permitió que la ciudad pasara de tener 2 estaciones de FGC a 5, siendo una de ellas, la Estación del Norte, un intercambiador ferroviario con Cercanías Renfe que cuenta con 2 estaciones en el municipio. Todo ello, configurándose como una verdadera red que da servicio ferroviario al municipio.

Estación de FGC de Vallparadís Universidad



Fuente: Google maps

A todo esto hay que añadir que en septiembre de 2018 se inauguró un nuevo edificio de la Mútua justo en la estación Vallparadís Universitat, el llamado Edificio Estación, donde se instalaron las consultas externas y parte de las pruebas médicas, entre otros servicios sanitarios. Así pues, se han convertido en unas instalaciones sanitarias de máxima accesibilidad en transporte público dado que comparten espacio con la infraestructura ferroviaria.

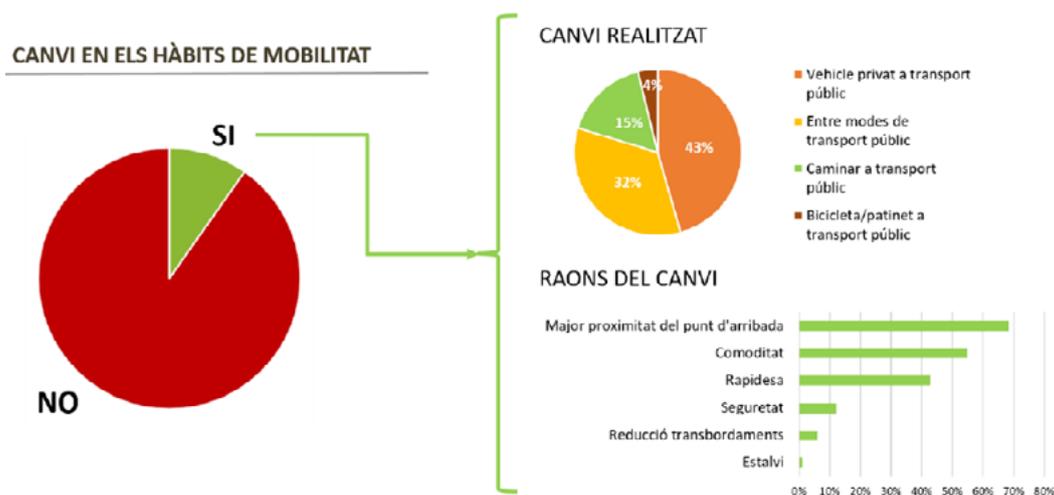
Edificio de uso mixto de estación ferroviaria y de servicios sanitarios de Mútua Terrassa



Fuente: Mutua Terrassa

Justamente en el PDE se preguntó a los encuestados si la entrada en servicio de la nueva estación de FGC Vallparadís Universitat había cambiado sus hábitos de movilidad. A lo que el 10% respondió que sí habían cambiado. De éstos, un 43% antes se desplazaban con vehículo privado. Esto equivaldría a decir que alrededor de unas 110 personas trabajadoras se han pasado a un modo de movilidad más sostenible y seguro. Asimismo, respondieron que las principales razones para llevar a cabo el cambio fueron: mayor proximidad al centro de trabajo, por comodidad y por rapidez.

Cambio en los hábitos de movilidad con la entrada en funcionamiento de la estación de FGC de Vallparadís Universidad

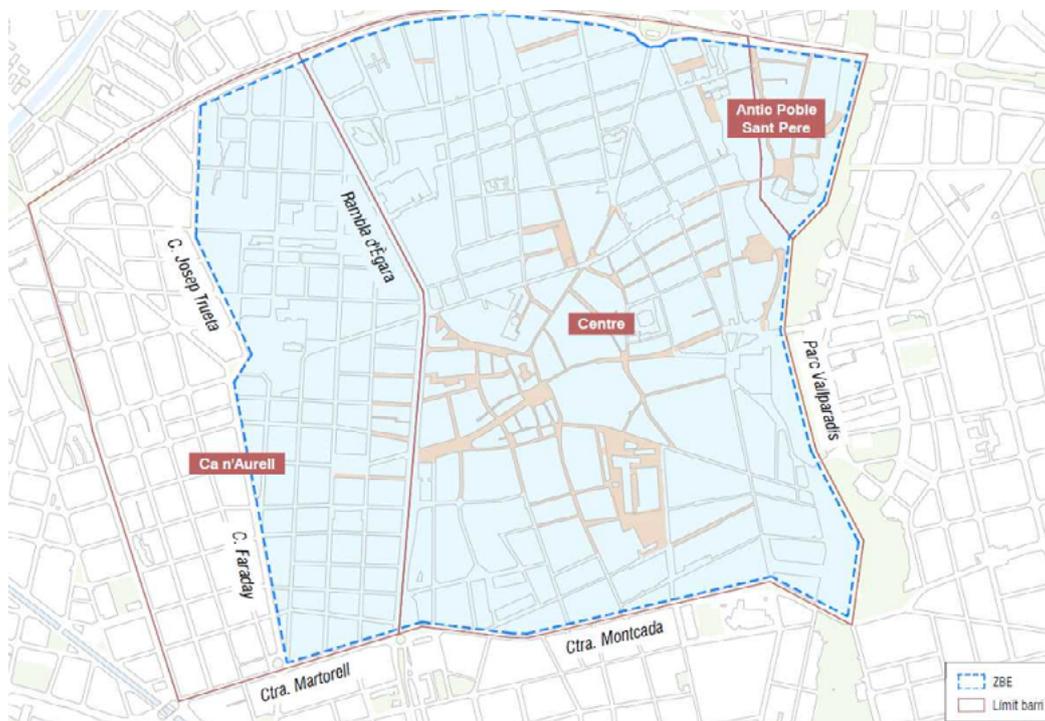


Fuente: PDE Mútua Terrassa

Balance

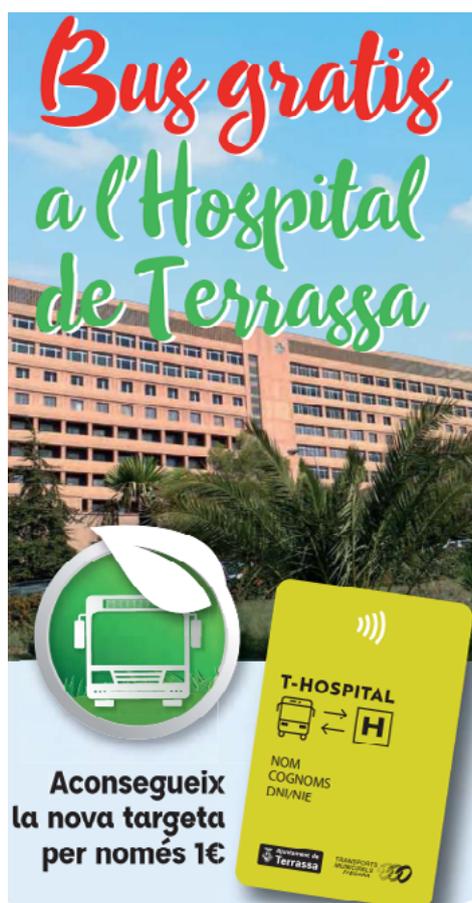
Mutua de Terrassa es un gran centro generador de movilidad localizado en el centro de la ciudad y, en consecuencia condiciona toda la movilidad del sector y además en su mayor parte se encuentra dentro de la Zona de bajas emisiones de Terrassa de inminente entrada en vigor, si bien en un principio sólo habrá restricciones de circulación en caso de episodio ambiental de contaminación a medio plazo éstas serán para los vehículos sin etiqueta ambiental. **Con lo que se hace necesario un trabajo conjunto entre la empresa y el consistorio para avanzar en el cambio de hábitos hacia una movilidad sostenible de las personas trabajadoras.**

Ámbito de la ZBE de Terrassa



Fuente: Ayuntamiento de Terrassa

En el caso de los pacientes cuando se derivaban de los CAP (atención primaria) al hospital (atención especializada), **para promover la movilidad sostenible cuando se citan en el centro hospitalario se les envía información con un pdf de la mejor alternativa en movilidad sostenible para acudir al hospital.** En éste se indican las rutas, el tiempo de desplazamiento, así como el ahorro en emisiones contaminantes, CO2 y económico. El ahorro se estima respecto al mismo trayecto efectuado en un vehículo privado estándar. Las rutas y los indicadores ambientales y económicos se han obtenido de los manuales elaborados por la ATM y la Oficina Catalana del Cambio Climático. La información ha sido trabajada conjuntamente con la ATM mediante un convenio que tienen de colaboración con la Mútua. A través del pdf también se puede acceder al aplicativo "Mou-te en transporte público" <https://mou-te.gencat.cat/itinerary>. Una posibilidad que se plantea es hacer llegar una información similar a las personas trabajadoras.



Aconseguix
la nova targeta
per només 1€



Fuente: Ayuntamiento de Terrassa

Para promover el uso de los FGC la Mutua ha llegado a un acuerdo con la compañía ferroviaria para que las personas trabajadoras puedan aparcar en el aparcamiento disuasorio de la estación de cabecera de la línea S1, Terrassa-Naciones Unidas, con un descuento en la tarifa habitual siempre que se utilice la T-usual. **El objetivo es que aquellas personas que hagan un tramo de su trayecto para ir al trabajo en vehículo privado hagan el último en transporte público para acceder al centro de trabajo.**

Por otra parte, también han llegado a un acuerdo con FGC para realizar un aparcamiento para bicicletas en la estación Vallparadís Universitat de uso mixto para personas trabajadoras de Mútua Terrassa y para otras personas usuarias del ferrocarril. Frente a otro centro de trabajo localizado en la plaza de la Quadra, con la ayuda de una subvención de la Diputación de Barcelona, harán un aparcamiento para vehículos de micromovilidad con carga eléctrica alimentada por placas fotovoltaicas.

Para realizar un seguimiento de la evolución de la movilidad y dado que ya han pasado cuatro años desde la anterior encuesta se están planteando hacer una nueva.

6. Propuestas para prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico mediante los planes de desplazamiento de desplazamiento de empresa

- **Profundizar en la caracterización de los accidentes *in itinere* de tráfico.** Para tener un conocimiento más amplio de la accidentalidad en el ámbito catalán se debería contar con datos estadísticos evolutivos más detallados de los que ahora no disponemos y que permitieran su cruce. En concreto el número de accidentados por franjas de edad y ver su incidencia real mediante el índice de incidencia. Asimismo, conocer el índice de incidencia según la gravedad del accidente, el sexo, el tipo de contratación, el sector económico y la división económica. Asimismo, saber cuándo se han producido los accidentes por franjas horarias, por días de la semana y por meses del año. Además de disponer de otras variables como son los agentes implicados en el accidente (coche, motocicleta, bicicleta, peatón...) y la tipología del accidente (colisión, atropello...). Igualmente, además de localizar comarcalmente el lugar del accidente, como ya se puede saber, debería cartografiarse dónde se han producido los accidentes.

Todo ello nos permitiría tener una visión más amplia y esmerada de los accidentes *in itinere* de tráfico que puede ser útil para su prevención a la hora de proponer las medidas más idóneas a incluir en un PDE según las características del centro de trabajo (tipo de empresa y perfil de la plantilla) y su localización.

- **Crear un Observatorio de la accidentalidad vial laboral.** Dada la situación de incremento constante de los accidentes viarios laborales que lejos de remitir van al alza, especialmente los *in itinere* hay que realizar un seguimiento muy esmerado. Por eso además de mejorar el detalle de la información de los datos estadísticos se tendrán que realizar estudios continuos de evaluación de las medidas de prevención que se toman en las empresas y de los resultados que se obtienen. Esto quiere decir, preguntar a las empresas qué acciones se están llevando a cabo para reducir los accidentes, poniendo especial énfasis en la implantación de PDE y, al mismo tiempo, analizar la evolución de la accidentalidad relacionándola con las medidas preventivas llevadas a cabo.

Este Observatorio debería contar con la participación del Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral, el Servicio Catalán de Tráfico, pero también con las administraciones públicas con competencias en movilidad de los distintos territorios que estén implicadas con la movilidad laboral. Igualmente, para analizar los estudios de investigación del Observatorio, extraer conclusiones que deriven en orientaciones será necesaria la creación de un ámbito de participación que incorpore a los representantes del mundo del trabajo, las asociaciones empresariales y los sindicatos.

- **Campaña específica para prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico.** El Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral conjuntamente con el Servicio Catalán de Tráfico deberían llevar a cabo una campaña continuada en el tiempo destinada específicamente a la prevención de los accidentes *in itinere* de tráfico. La campaña debería ir destinada a las empresas y a las administraciones públicas como empleadoras, poniendo de relieve su responsabilidad y capacidad para prevenirlos dado que disponen de herramientas a su alcance para hacerlo.

Herramientas que deben basarse en los principios de la acción preventiva de los accidentes laborales que son que los riesgos deben evitarse, que deben combatirse en el origen y, asimismo, que deben adoptar medidas que antepongan la protección colectiva frente a la individual.

Es decir, para lograr la reducción de los accidentes *in itinere* de tráfico es fundamental que exista una mayor implicación de las empresas y un compromiso firme en este sentido es la elaboración de un PDE

- **Extender la elaboración de planes de desplazamientos de empresa.** Los planes de desplazamientos de empresa incluyen entre sus principales objetivos prevenir los accidentes *in itinere* de tráfico al ser un instrumento eficaz para transformar el modelo de movilidad en el trabajo y hacerlo más seguro.

Mediante un análisis de los desplazamientos de las personas trabajadoras que incluya la evaluación de la accidentalidad vial, así como el estudio de la oferta de servicios e infraestructuras para acceder al centro de trabajo, debe elaborarse un plan de acción que incorpore medidas enfocadas a potenciar los modos de movilidad más sostenibles en términos ambientales, sociales y económicos y al mismo tiempo seguros. Esto pasa, principalmente por garantizar la seguridad de los desplazamientos sostenibles más vulnerables, el ir a pie y en bicicleta y potenciar el transporte colectivo (público o de empresa) como modo motorizado más seguro. Al mismo tiempo, es necesario incluir los PDE en los planes de prevención de riesgos laborales integrándolos en la actividad preventiva de las empresas.

- **Aplicar programas de apoyo a las empresas para la elaboración, implantación y seguimiento de los planes de desplazamientos de empresa.** Se debe ofrecer asesoramiento técnico y apoyo a las empresas para planificar y gestionar la movilidad sostenible en sus centros de trabajo. Con el fin de cumplir con este propósito, el programa deberá dotarse de una infraestructura mínima contando con los recursos humanos, técnicos y económicos imprescindibles para desarrollar sus tareas. Estos programas pueden adscribirse entre las competencias de las diversas autoridades territoriales de la movilidad de Cataluña que a partir de 2024 englobarán todo el territorio catalán. Lo que será más coherente dado que toda Cataluña, a diferencia de ahora, estará sometida a la elaboración de PDE cuando se apruebe el nuevo Plan de calidad del aire, horizonte 2027.

Las principales acciones a efectuar son:

- Impulsar la elaboración de PDE y realizar el seguimiento de los resultados obtenidos.
- Estudiar y promover incentivos fiscales y ayudas para las empresas, tanto para la elaboración de los PDE como para la ejecución de las medidas.
- Llevar a cabo programas de formación:
 - Básica en sensibilización y concienciación para personas trabajadoras, directivos, técnicos, representación sindical, etc.
 - Especializada para gestores/as de movilidad de empresas.
- Edición de materiales de soporte, por ejemplo: Guía para la elaboración de PDE.
- Recopilación y difusión de buenas prácticas en movilidad sostenible en el trabajo de ámbito catalán, estatal y europeo.
- Realización de encuestas periódicas específicas de movilidad al trabajo para hacer un balance de los resultados de la implantación de los PDE
- Organizar jornadas de divulgación de los beneficios de la movilidad sostenible y segura en el trabajo.
- Otorgar premios anuales a las empresas con las mejores experiencias en movilidad sostenible y segura en el trabajo.
- Crear una red de gestores/as de movilidad de empresas con PDE para compartir las experiencias formada por grupos territoriales y promover foros de encuentro periódicos para tratar temas transversales o temáticas específicas, por ejemplo, de fomento de la bicicleta o de gestión sostenible del estacionamiento en la empresa.
- **Ofrecer incentivos económicos a la ejecución de las medidas de los planes de desplazamientos de empresa.** Más allá de la subvención de la elaboración de los PDE debería crearse un fondo económico para incentivar la implantación de medidas contenidas en los PDE. Las actuaciones subvencionables que se deriven de un PDE pueden ser las siguientes:
 - Actuaciones que faciliten el acceso al centro de trabajo en bicicleta (inversión en aparcamiento de bicicletas, dotación de vestuarios, adquirir una flota de bicicletas...).
 - Poner en marcha líneas específicas de transporte colectivo de empresa o compartido entre empresas.
 - Crear o adherirse a plataformas y sistemas de vehículos compartidos.

Con el apoyo de:

