

Elaboració i negociació col·lectiva dels plans de mobilitat sostenible al treball

GUIA PRÀCTICA PER A DELEGATS
I DELEGADES SINDICALS



Índex

1. Introducció	3
2. Llei 9/2025, de mobilitat sostenible	3
3. Plans de mobilitat sostenible al treball	4
4. Marc legal i termes d'implantació	5
→ 4.1. Termes legals dels PMST	5
→ 4.2. Obligació legal	7
→ 4.3. Termini legal temporal	7
5. Fases en l'elaboració d'un PMST	8
→ 5.1. Constitució de la Comissió Negociadora	8
→ 5.2. Realització de la diagnosi	9
→ 5.3. Realització del Pla d'acció	12
→ 5.4. Aprovació, comunicació i registre	17
→ 5.5. Avaluació i seguiment del pla	18



Elaboració
Secretaria de
Transicions Justes
i Territori de CCOO
de Catalunya



1. Introducció

Aquest document té com a objectiu definir les línies estratègiques per a l'elaboració, la negociació col·lectiva i la implantació, als centres de treball, dels plans de mobilitat sostenible al treball (PMST) establerts en el marc de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible. Aquests plans busquen optimitzar els desplaçaments de les persones treballadores, reduir l'impacte ambiental i social, i millorar la qualitat de vida laboral.



2. Llei 9/2025, de mobilitat sostenible

La Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, suposa una novetat en el sistema de relacions laborals, ja que incorpora una perspectiva jurídicolaboral de la mobilitat i un sistema de cogovernança de la mobilitat a la feina, com a **nou espai d'intervenció col·lectiva**. Incideix en l'organització del treball, en la negociació col·lectiva, en la prevenció de riscos laborals, com els accidents in itinere de trànsit, i en els drets individuals dels treballadors i treballadores.

Amb la modificació de l'article 85 de l'Estatut dels treballadors, la mobilitat passa a ser matèria obligatòria de negociació col·lectiva des del 5 de desembre del 2025, i recull que **l'obligació de negociar opera abans que l'obligació de disposar d'un PMST**.

La Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, és el marc legal i l'eina que obliga les empreses i les administracions a assegurar a negociar els PMST i a deixar de veure la mobilitat com un problema individual de les persones treballadores per tractar-la com un dret col·lectiu, fomentant que els desplaçaments a la feina siguin més sostenibles i segurs.



3. Plans de mobilitat sostenible al treball

El Pla de mobilitat sostenible al treball és el **conjunt de mesures impulsades per la direcció del centre de treball i elaborades en el marc de la negociació col·lectiva**, amb l'objectiu de racionalitzar els desplaçaments al lloc on es desenvolupa l'activitat dels empleats, els clients, els proveïdors i els visitants.

Els PMST inclouran solucions de mobilitat sostenible que preveuen, per exemple:

- L'impuls de la mobilitat activa.
- El transport col·lectiu.
- La mobilitat de baixes emissions.
- Les solucions de mobilitat compartida o col·laborativa.
- Les mesures per facilitar l'ús de vehicles de zero emissions.
- El teletreball, en els casos en què sigui possible.

I tot això d'acord amb el **principi de jerarquia** al qual es refereix l'article 28 de la Llei 9/2025. El *principi de jerarquia*, en aquest context, es refereix a una idea d'ordenació de les mesures de mobilitat segons la seva prioritat ambiental i social. És a dir, no totes les opcions de transport es consideren iguals, sinó que s'han d'aplicar seguint una escala de preferència.

Així mateix, s'han d'incloure mesures relatives a la millora de la seguretat viària i a la prevenció d'accidents als desplaçaments al centre de treball, per la qual cosa cal fomentar la formació en ambdós àmbits.

S'han de tenir en compte no només les persones treballadores del centre, sinó també els visitants, els proveïdors i qualsevol altra persona que hagi d'accedir al centre de treball.

Els PMST són eines per millorar com anem a la feina: menys cost, menys temps, més sostenibilitat i més seguretat. Per a CCOO són importants perquè el desplaçament també és una condició de treball que cal negociar.

La mobilitat és una qüestió laboral, no només ambiental. Els desplaçaments formen part de la jornada real de treball, tot i no ser reconeguts com a tals i que generen cost econòmic directe per a la persona treballadora, temps no remunerat i estrès i impacte a la salut.

La mobilitat no és un problema individual: és una condició de treball que s'ha de regular col·lectivament. El cost del transport recau majoritàriament en la persona treballadora. És especialment greu a polígons industrials mal connectats, en torns nocturns i en cas de contractes precaris. El desplaçament és part del cost de producció, no una càrrega individual. CCOO aposta per minimitzar el risc dels accidents de les persones treballadores en els seus desplaçaments als centres de treball, millorant la seguretat i fomentant la mobilitat activa, el transport públic i el transport col·lectiu d'empresa, entre altres accions.

Així doncs, els PMST han d'incloure accions per fomentar la mobilitat activa, reduir els accidents, reduir l'ús del cotxe individual, reduir la contaminació i els embussos, millorar la puntualitat i el benestar laboral i facilitar alternatives com el transport públic, la bicicleta o el cotxe compartit.



4. Marc legal i termes d'implantació

→ 4.1. Termes legals dels PMST

El deure de negociar mesures és immediat i no es pot ajornar fins a finals del 2026. Qualsevol conveni pot incorporar mesures de qualsevol nivell i s'han de negociar.

Amb la modificació de l'article 85.1 de l'Estatut dels treballadors, la mobilitat passa a ser matèria obligatòria de negociació col·lectiva i tots els convenis han d'abordar la mobilitat, cosa que converteix els convenis d'empresa en un espai privilegiat per a l'aprovació dels PMST, que s'han

d'incorporar al procés negociador a instància de qualsevol part. Aquest deure no implica una obligació d'acordar mesures, però sí de discutir-les. Existeix el risc legal que un conveni sigui qüestionat per una posició sindical minoritària, si no s'ha negociat la mobilitat.

Els PMST han d'incloure la diagnosi de la mobilitat del centre de treball, l'enquesta, la situació de les infraestructures i els serveis de mobilitat existents, i tenir en compte el Pla de mobilitat sostenible local, així com la inclusió de visitants, proveïdors i usuaris.

Així mateix, han d'incloure, en el seu Pla d'acció, mesures de seguretat viària i prevenció d'accidents, de mobilitat activa, de reorganització de la jornada laboral, de foment del teletreball, de transport col·lectiu, de compensació de la petjada de carboni i de mobilitat compartida, i se n'ha de fer el seu seguiment cada dos anys.

El conveni d'empresa o sectorial ha de contenir mesures per afavorir la negociació del Pla de mobilitat i mesures per incorporar obligatòriament al Pla de mobilitat: mobilitat activa, impuls del transport col·lectiu, mobilitat de baixes emissions i mobilitat compartida i col·laborativa.

El conveni de sector, tot i que el PMST és de centre de treball, pot regular condicions de treball que afectin la mobilitat, el temps de treball i els desplaçaments, el teletreball, les mesures de mobilitat i la prevenció d'accidents en els desplaçaments, l'aplicació a les empreses amb obligació de tenir un pla de mobilitat i les mesures de coordinació a centres concurrents o centres d'alta ocupació.

Legitimació directa de negociació: negociació amb la representació legal de les persones treballadores.

Legitimació supletòria: davant l'absència de representació legal de les persones treballadores, s'ha de crear una comissió negociadora composta per la representació de l'empresa i pels sindicats més representatius i representatius del sector. És possible que s'obrin conflictes de legitimació, i això requerirà un esforç sindical per arribar als centres de treball sense representació.

*** Solucions de mobilitat sostenible.** El PMST ha d'incloure, tenint en compte la jerarquia establerta en l'article 28, mesures orientades a:

- Impulsar la mobilitat activa.
- Fomentar el transport col·lectiu.
- Fomentar la mobilitat de baixes o zero emissions.
- Donar solucions de mobilitat compartida o col·laborativa.
- Afavorir facilitats per a l'ús i la recàrrega de vehicles de zero emissions.
- Fomentar el teletreball, quan sigui possible.
- Compensar la petjada de carboni.

* **Solucions de seguretat viària i prevenció.** El PMST ha d'incorporar:

- Mesures de millora de la seguretat viària.
- Actuacions de prevenció d'accidents in itinere.
- Formació en ambdós vessants.

* **Coordinació amb instruments locals i normatius.** El PMST pot tenir en compte les mesures existents que formen part del Pla de mobilitat sostenible del municipi.

→ 4.2. Obligació legal

Amb la Llei 9/2025, estan obligats a tenir un PMST tots els centres de treball amb **més de 200 persones treballadors o de 100 per torn**. Tots els centres de treball que compleixin algun d'aquests requisits estan obligats a disposar d'un pla, independentment que pertanyin a una mateixa empresa.

Als **centres d'alta ocupació de més de 1.000 persones treballadores** en municipis o àrees metropolitanes de més de 500.000 habitants, s'han d'implementar continguts reforçats obligatoris de mesures en hores punta, emissions i mobilitat activa.

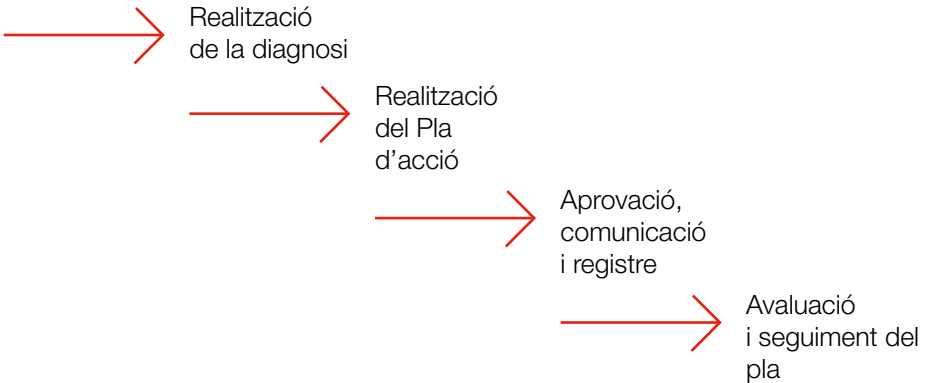
→ 4.3. Termini legal temporal

El termini legal establert inicialment a la Llei 9/2025 ha estat modificat pel Reial decret llei 7/2026: s'ha escurçat a 12 mesos des de la publicació de la llei. El reial decret també introdueix que per accedir als ajuts que s'hi estableixen s'ha de tenir, com a mínim, iniciat el procés d'elaboració del PMST.

Després d'aquesta modificació, el termini legal perquè els centres de treball esmentats anteriorment disposin d'un PMST se situa en el dia **5 de desembre del 2026**.

5. Fases en l'elaboració d'un PMST

Constitució
Comissió
Negociadora



→ 5.1. Constitució de la Comissió Negociadora

La Llei 9/2025 estableix l'obligació de les empreses de negociar els PMST als centres de treball establerts i actua de manera supletòria al Decret 132/2024, de qualitat de l'aire de la Generalitat de Catalunya.

Els PMST són objecte de negociació amb la representació legal de les persones treballadores del centre de treball.

A les empreses on no hi hagi representació legal, s'ha de crear una comissió negociadora constituïda per la representació de l'empresa i, d'altra banda, per una representació de les persones treballadores integrada pels sindicats més representatius i pels sindicats representatius del sector al qual pertany l'empresa, en proporció a la representativitat del sector i garantint la participació de tots els sindicats legítimats.

En el cas de les cooperatives, el PMST ha de ser aprovat pel Consell Rector.

→ 5.2. Realització de la diagnosi

El primer pas és conèixer la mobilitat dels treballadors al centre de treball. Això implica conèixer i recopilar les dades de totes les persones treballadores del centre de treball.

L'objectiu és determinar l'escenari de partida i els problemes que es detecten. La recollida d'informació, la identificació dels problemes i la comprensió de la situació de partida resulta fonamental per avaluar el potencial de canvi i definir les accions a realitzar.

Contingut:

- 1r. Les característiques del centre de treball.
- 2n. L'enquesta a les persones treballadores.
- 3r. El qüestionari a visitants, proveïdors i persones externes (quan es tracti d'un centre de treball amb gran afluència)
- 4t. L'oferta de mobilitat existent.
- 5t. Les mesures existents d'organització i la gestió de la mobilitat.
- 6è. Les conclusions.

1r. Les característiques del centre de treball

- Localització i dimensions.
- Sector o sectors d'activitat.
- Nombre de persones treballadores internes i externes.

Model de l'ATM:

https://www.atm.cat/documents/20121/943134/Qu%CC%88estionari_Empresa.pdf/75e73b9e-cd40-6d26-7b8c-92c5af46349a?t=1740646776366



2n. L'enquesta a les persones treballadores

- Perfil de l'enquestat: sexe i edat.
- Origen del desplaçament. Municipi i codi postal.
- El mode principal o modes amb què es realitzen els desplaçaments a l'anada i a la tornada.
- Per què s'ha escollit una manera o altra de mobilitat.

- Dies de treball de la setmana.
- Tipus de jornada: per torns, intensiva o partida.
- Horaris d'entrada a la feina i de sortida.
- La realització de teletreball i el nombre de dies en què es fa.
- Distància recorreguda. Anada i tornada (km).
- Temps invertit en el recorregut.
- Despesa mensual anant a la feina i tornant-ne.
- Possessió o no de carnet de conduir.
- Si es desplaça en transport públic quina línia utilitza habitualment i quina parada o estació.
- Aparcament d'empresa, carrer, aparcament privat, aparcament públic. Si és de pagament, el cost mensual.
- Accidents in itinere de trànsit. Si s'ha estat de baixa, quants dies i amb quin mode de mobilitat l'ha patit.
- Coneixement que es té de l'oferta dels modes sostenibles.
- Disponibilitat de canviar de mode de desplaçament. Valoracions personals i propostes en matèria de mobilitat.

Models d'enquesta de l'ATM: *plantilla bàsica*

https://www.atm.cat/documents/20121/943134/Qu%CC%88estionari_Plantilla_Basic.pdf/09fc90ee-809b-98a2-a460-f49b86564165?t=1740646818



Models d'enquesta de l'ATM: *plantilla completa*

https://www.atm.cat/documents/20121/943134/Qu%CC%88estionari_Plantilla_Complet.pdf/09f9ef3c-e985-dfcf-e810-9cce1330912c?t=17406468449



3r. El qüestionari a visitants, proveïdors i persones externes

La llei estableix que s'han de tenir en compte no només les persones treballadores del centre, sinó també els visitants, els proveïdors i qualsevol altra persona que requereixi accedir al centre de treball.

Model de qüestionari de l'ATM:

https://www.atm.cat/documents/20121/943134/Qu%CC%88estionari_Visitants.pdf/04099111-a2b3-b6c5-0ba9-d2ec1ebeac82?t=1740646880473



4t. L'oferta de mobilitat existent



Accessibilitat a peu

- Els itineraris a peu: localització, dimensió, conservació, connexió i continuïtat.
- Condicions de seguretat de les cruïlles de la calçada.
- Estat de la il·luminació dels itineraris.
- Estat del mobiliari urbà i del verd urbà.



Accés amb bicicleta i amb patinet

- Itineraris per a bicicletes: localització, connexió i continuïtat.
- Estat dels itineraris ciclistes: pavimentació, senyalització, il·luminació.
- Oferta d'aparcament de bicicletes i patinets: localització i dimensió i punts de recàrrega elèctrica.
- Presència de dutxes i vestuaris.
- Flota de bicicletes d'empresa.
- Accés a serveis de préstec de bicicleta o patinet compartit.



Accés en transport públic col·lectiu

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



Accés amb transport col·lectiu d'empresa

- Línies en servei, itineraris, horaris i freqüències.
- Gestió pròpia o compartida amb altres empreses.
- Condicions d'ús i accés de la plantilla (general o per a col·lectius específics).
- Ús del servei.



Accés amb vehicle privat

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



Anàlisi del Pla de mobilitat sostenible local (si existeix)

5è. Les mesures existents d'organització i la gestió de la mobilitat

S'han d'incorporar a la diagnosi les mesures existents al centre de treball com ara:

- Presència en la negociació col·lectiva d'acords per organitzar i gestionar la mobilitat.
- Existència de mesures de mobilitat sostenible a les empreses.
- Formació i informació en mobilitat sostenible.
- Presència de planificació o d'algun àmbit de gestió de la mobilitat a les empreses.

6è. Les conclusions

Un cop analitzada l'oferta de mobilitat, tenint en compte les necessitats de mobilitat de les persones treballadores, se n'elaboraran les conclusions.

→ 5.3. Realització del Pla d'acció

Objectiu: determinar què volem canviar i fins on volem arribar amb una visió realista. Adoptar solucions per avançar cap a una mobilitat més sostenible i segura de les persones treballadores, identificant els agents implicats en el procés, el calendari d'actuació i la inversió material i econòmica necessària.

Cada mesura ha de concretar:

- L'objectiu que es pretén assolir.
- La situació de partida.
- Les prioritats.
- Els terminis d'execució i les responsabilitats.
- Els pressupostos, els recursos i el finançament.
- Els beneficis esperats (econòmics, ambientals i socials).
- Els indicadors de seguiment.

Jerarquia de les mesures:

L'article 28 estableix la jerarquia de les mesures, que és la següent:

- 1a.** La mobilitat activa, especialment la mobilitat a peu, la mobilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda que transiten per les zones de vianants en aparells autoritzats, i la mobilitat amb bicicleta o patinet.
- 2a.** El transport públic col·lectiu.
- 3a.** Els esquemes de mobilitat d'alta ocupació que suposin un benefici en termes de reducció d'externalitats, ocupació d'espai públic o altres.
- 4a.** Vehicle privat amb tecnologies que suposin menys emissions contaminants i de gasos d'efecte hivernacle, així com vehicles que suposin menor ocupació de l'espai públic i els serveis de mobilitat col·laborativa.

Línies estratègiques i possibles mesures d'actuació:

1. Gestió i planificació de la mobilitat

- 1.1.** Amb la consolidació de la taula de mobilitat.
- 1.2.** Designar el gestor o gestora de mobilitat.
- 1.3.** Elaborar un espai web i una app per informar i promoure l'oferta de mobilitat sostenible.
- 1.4.** Realitzar campanyes i xerrades periòdiques de sensibilització i conscienciació sobre l'oferta en modes sostenibles.
- 1.5.** Oferir un lot de benvinguda en mobilitat a les noves incorporacions.
- 1.6.** Difondre el Pla de mobilitat entre les persones treballadores.

- 1.7. Revisar i reelaborar el Pla de mobilitat cada 5 anys i elaborar informes intermedis d'avaluació.
- 1.8. Crear una comissió de seguiment del pla (reunions periòdiques).
- 1.9. Elaborar un informe de seguiment biennal del pla.

2. Augmentar els desplaçaments a peu

- 2.1. Oferir incentius als desplaçaments a peu.
- 2.2. Garantir l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda.

Es podria tenir en consideració sol·licitar a les administracions competents, encara que això no les obliga a tenir en compte ni a executar les mesures següents:

- 2.3. Ampliar les voreres i il·luminar-les adequadament.
- 2.4. Ordenar els itineraris per als desplaçaments a peu.
- 2.5. Millorar la seguretat dels passos de vianants.
- 2.6. Pacificar el trànsit de l'entorn del centre de treball.

3. Augmentar els desplaçaments amb bicicleta i patinet

- 3.1. Instal·lar aparcament segur a l'interior de l'empresa.
- 3.2. Instal·lar vestidors i dutxes.
- 3.3. Disposar de punts de recàrrega per a bicicletes i patinets elèctrics.
- 3.4. Realitzar formació en seguretat viària amb bicicleta i patinet.
- 3.5. Realitzar formació en manteniment i petites reparacions de la bicicleta.
- 3.6. Posar a la disposició de les persones treballadores una flota de bicicletes d'empresa.
- 3.7. Bonificar per part de l'empresa la subscripció al servei públic de bicicletes.

Es podria tenir en consideració sol·licitar a les administracions competents, encara que això no les obliga a tenir en compte ni a executar les mesures següents:

- 3.8. Construir carrils bici connectats a la xarxa d'itineraris de la bicicleta.

4. Consolidació o implantació de transport col·lectiu d'empresa

- 4.1. Garantir l'accés a totes les persones treballadores d'un mateix centre de treball sense exclusions.
- 4.2. Mancomunar entre empreses el servei de bus.
- 4.3. Garantir la intermodalitat amb altres serveis i modes de transport públic.
- 4.4. Revisar periòdicament els itineraris i els horaris adequant-los a les possibles noves necessitats.
- 4.5. Implantar un servei d'autobús d'empresa o ampliar les línies existents.

5. Incrementar l'ús del transport públic

- 5.1. Bonificar per part de l'empresa els viatges en transport públic. Les quantitats abonades per les empreses en concepte de desplaçament d'empresa queden exemptes de tributació.
- 5.2. Informar de l'oferta de transport públic.
- 5.3. Exempció de penalitzacions pels retards dels transports públics.
- 5.4. Facilitar la flexibilització o la concreció de la jornada a les persones treballadores que utilitzin el transport públic.

Es podria tenir en consideració sol·licitar a les administracions competents, encara que això no les obliga a tenir en compte ni a executar les mesures següents:

- 5.5. Adequar els horaris del transport públic als horaris laborals.
- 5.6. Ampliar la cobertura horària.
- 5.7. Augmentar la freqüència de pas.
- 5.8. Integrar tarifes de tots els modes de transport públic.
- 5.9. Coordinar els horaris de l'autobús amb els del ferrocarril per garantir la intermodalitat.
- 5.10. Millorar l'equipament i l'accessibilitat a les parades d'autobús.
- 5.11. Millorar la velocitat comercial i la regularitat de l'autobús (carril bus, prioritització semaforica).
- 5.12. Informar de manera clara i dinàmica de les rutes i els horaris del transport públic.

- 5.13. Implantar una nova línia d'autobús que serveixi al centre de treball.

6. Fomentar l'ús sostenible del cotxe

- 6.1. Implantar una web i una app per gestionar el cotxe compartit o col·laboratiu.
- 6.2. Realitzar una campanya de promoció del cotxe compartit o col·laboratiu.
- 6.3. Prioritzar les places d'aparcament per als usuaris del cotxe compartit o col·laboratiu.
- 6.4. Oferir ajuts al cotxe compartit o col·laboratiu (possibilitat de generar crèdits d'estalvi energètic —CAE—, que es poden dedicar a incentivar econòmicament les persones que fan cotxe col·laboratiu.
- 6.5. Disposar de punts de recàrrega del vehicle elèctric.

Es podria tenir en consideració sol·licitar a les administracions competents, encara que això no les obliga a tenir en compte ni a executar les mesures següents:

- 6.6. Implantar un carril bus-VAO (vehicles d'alta ocupació).
- 6.7. Bonificar els peatges al cotxe compartit o col·laboratiu.

7. Gestió sostenible de l'estacionament

- 7.1. Establir criteris de gestió sostenible de l'aparcament: prioritjació de les persones treballadores sense opció d'accedir d'altra manera i dels usuaris del cotxe compartit o col·laboratiu.
- 7.2. Establir una tarifa amb un doble objectiu: dissuadir de l'ús del vehicle privat i finançar les mesures de foment de maneres sostenibles.
- 7.3. Compensar les persones treballadores que deixin de fer servir l'aparcament.
- 7.4. Reduir les places d'aparcament a mesura que augmenta l'ús d'altres modes.

Es podria tenir en consideració sol·licitar a les administracions competents, encara que això no les obliga a tenir en compte ni a executar les mesures següents:

- 7.5. Regular l'aparcament en superfície a l'espai públic.
- 7.6. Impedir l'aparcament inadequat als itineraris per a vianants i bicicleta.

8. Mesures d'organització del treball favorables a la mobilitat sostenible

- 8.1. Instaurar el teletreball i fomentar-lo.
- 8.2. Compactar les jornades laborals per instaurar la setmana laboral de 4 dies.
- 8.3. Implantar la jornada intensiva.
- 8.4. Possibilitar, si hi ha diversos centres de treball, la feina al centre més proper al lloc de residència i/o millor servit amb modes de mobilitat sostenible.
- 8.5. Adequar les jornades de treball als horaris de transport públic.

→ 5.4. Aprovació, comunicació i registre

Un cop aprovats, els PMST han de ser **comunicats, en el termini de 3 mesos** des de la seva adopció, a l'autoritat competent, que a Catalunya és l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de la província on es troba el centre de treball, i que aquesta els incorpora a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM). Aquests documents són d'accés públic.

Formulari de sol·licitud:

https://www.atm.cat/documents/d/portal-atm/modelssollicitud_segell_pde



Un cop aprovat, queda registrat a l'EDIM i es posa en coneixement de les persones treballadores i visitants del centre de treball. Així mateix l'ATM de Barcelona també disposa d'una llista de plans aprovats.

Llistat de plans aprovats a l'ATM de Barcelona:

<https://www.atm.cat/mobilitat/pde/empresesambpdeaprovat>



→ 5.5. Avaluació i seguiment del pla

Avaluació La informació de caràcter quantitatiu i qualitatiu ha de permetre elaborar un informe de valoració i avaluació del grau d'execució del pla, que contindrà una anàlisi a tres nivells:

- Estat d'execució de cada línia estratègica.
- Estat d'execució de les mesures d'actuació.
- Resultats obtinguts amb cada mesura d'actuació.

Seguiment **Cada 2 anys caldrà elaborar un informe de seguiment**

S'han d'establir indicadors de seguiment :

Estat inicial - Valor objectiu - Valor aconseguit

Exemples d'indicadors d'avaluació del pla

Anàlisi de la distribució modal abans i després del Pla de mobilitat:

1. Distribució modal dels desplaçaments a la feina: a peu, amb bicicleta, amb patinet, amb autobús d'empresa, amb transport públic, amb cotxe compartit, amb cotxe particular.
2. Formació: persones que han fet formació en seguretat viària, persones que han realitzat formació en manteniment i petites reparacions, a peu, amb bicicleta, amb patinet, amb autobús d'empresa, amb transport públic, amb cotxe compartit o amb cotxe particular.
3. Bonificació del transport públic i del servei públic: persones que tenen bonificat el transport públic, persones que tenen bonificat el servei públic de bicicletes.
4. Places d'estacionament dins del centre de treball: nombre de places per a bicicletes, patinets, cotxe compartit, cotxe, punts de recàrrega elèctrica.
5. Nombre d'accidents in itinere de trànsit.

Model d'informe de seguiment de l'ATM:

https://www.atm.cat/documents/20121/943134/20250117_Informe_Seguiment_PDE.pdf/c4335682-1172-ca52-7626-ed40927c66ef?t=173987995756



Adjunts trobareu els enllaços dels documents en format Excel que poden ser útils a les delegades i delegats de CCOO de Catalunya per calcular les externalitats generades pels desplaçaments al centre de treball.

https://www.atm.cat/documents/d/portal-atm/20260407_eina_externalitats_pde.xlsx



La finalitat d'elaborar aquesta guia ha estat que pugui resultar útil com a element de consulta i full de ruta en la negociació col·lectiva de les delegades i delegats de CCOO per elaborar els plans de mobilitat sostenible al treball recollits a la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, i que actua de manera supletòria al Decret 132/2024 en totes les fases d'elaboració.

Des de la Secretaria de Transicions Justes i Territori som a la vostra disposició per poder col·laborar en la implementació dels plans de mobilitat sostenible al treball, objecte d'aquesta guia.



B 11257-2026

Via Laietana, 16, 5a planta
08003 Barcelona
www.ccoo.cat



amb el suport de:

Barcelona 

 @ccoocatalunya