



Per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible

[#MobilitatOcupacionalCTESC](#)

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya
Barcelona, 15 de març de 2023

CTESC

Objectiu i estructura

Objectiu

Contribuir a fer la mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible:

- Descriure la mobilitat ocupacional a Catalunya i les tendències emergents.
- Analitzar-ne els impactes (covid-19 i accidentalitat).
- Analitzar-ne els instruments per millorar-ne la gestió i descriure les bones pràctiques.

Estructura

- Resum executiu
- Introducció i metodologia
- Marc conceptual
- Descripció general de la mobilitat obligada per motius laborals
- Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional
- Tendències emergents i escenaris futurs
- Experiències i bones pràctiques
- Aportacions dels experts
- Consideracions i recomanacions

Metodologia

Mobilitat Ocupacional Intel·ligent i Sostenible (MOMIS)

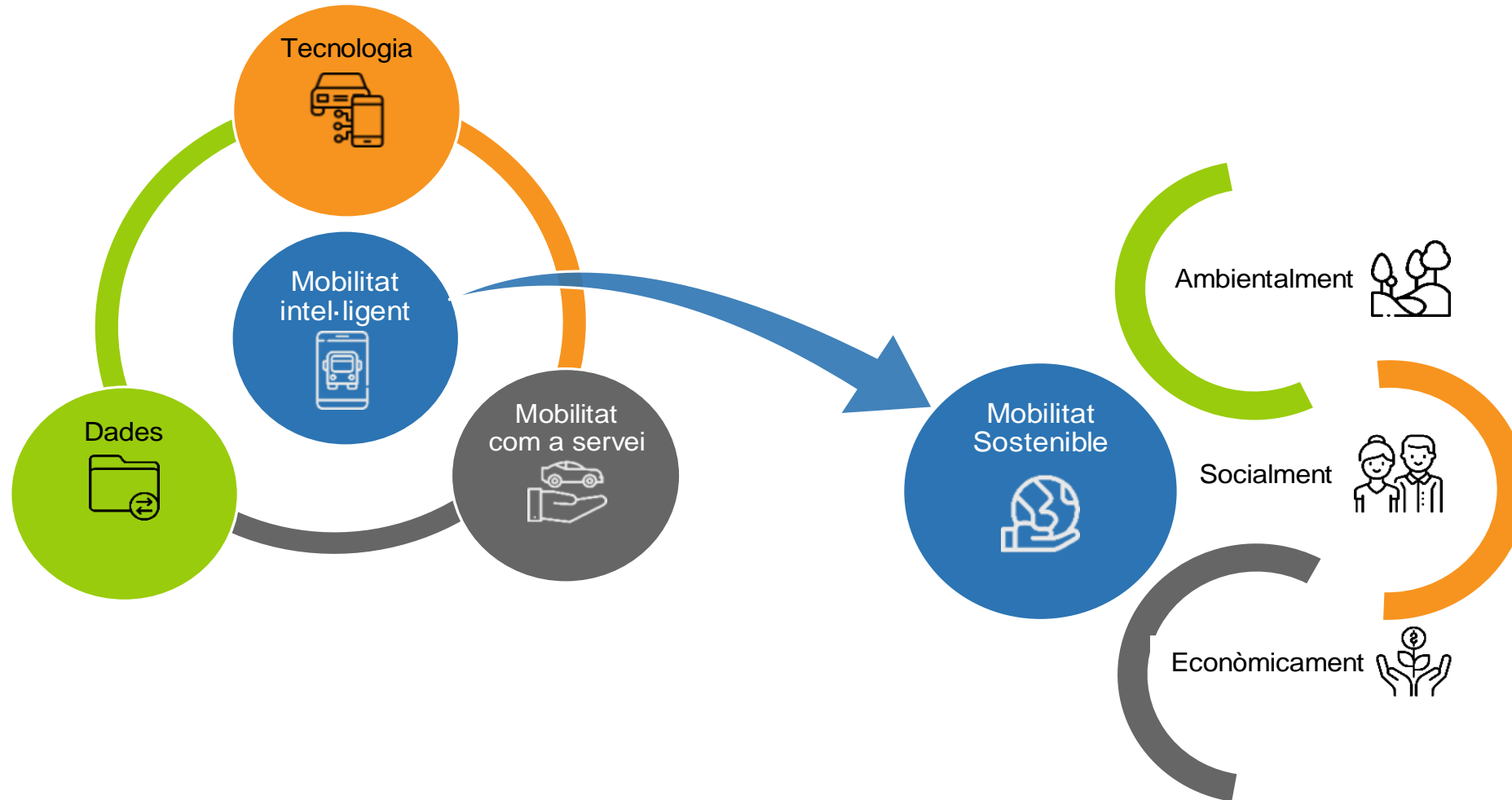
- Revisió bibliogràfica i documental.
- Explotació estadística de les principals dades relacionades amb la mobilitat ocupacional.
- Estudi del marc jurídic per gestionar la mobilitat.
- Recull d'experiències i bones pràctiques a Catalunya i altres regions.
- Organització d'onze compareixences amb persones expertes i anàlisi del contingut i les recomanacions.
- Assistència a conferències i seminaris i anàlisi del contingut.

Índex de la presentació

1. Que s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible.
2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya.
3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible.

1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (1/6)

Mobilitat intel·ligent i sostenible



1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (2/6)

Mobilitat ocupacional

Desplaçaments que es porten a terme d'una manera repetida entre el lloc de residència i el d'activitat laboral.



Intel·ligent

Digital i tecnològica per facilitar un canvi modal més sostenible i reduir els desplaçaments laborals.

Sostenible

Equilibri entre l'eix mediambiental, social i econòmic de la sostenibilitat:

- **Mediambiental.** Reduir les emissions contaminants, el soroll, la petjada de CO₂ corporativa i la mobilitat ocupacional futura.
- **Social.** Mobilitat ocupacional activa, saludable, segura, accessible, equitativa, satisfactòria i personalitzada.
- **Econòmic.** Disminuir la dependència energètica i la congestió de la mobilitat ocupacional.



OBJECTIUS GLOBALS
de Desenvolupament Sostenible

1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible. Recomanacions (3/6)

Recomanacions en relació amb el concepte i model

- **Coordinar** la mobilitat ocupacional, la planificació urbana i les polítiques d'habitatge i ocupació.
- Millorar accessos, suprimir barreres, itineraris pedalables i rutes segures a peu, bici i vehicles de mobilitat personal (VMP) al voltant dels **polígons d'activitat econòmica (PAE)**.
- Crear un **indicador d'eficiència energètica de la mobilitat ocupacional** municipal o comarcal.
- Desplegar la **infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric** (renovables i tecnologies de la informació i la comunicació o TIC).
- Millorar les **competències** de les persones per anar en bici, VMP i transport públic.
- **Reduir** el trànsit rodat i la **congestió** en determinats **PAE**.

1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (4/6)

Tendències (1/2)



Disrupció tecnològica en el transport

- **Sistemes de transport intel·ligent (STI) i digitalització**, per canviar els patrons de mobilitat i fer-la més sostenible.
- **Mobilitat com a Servei (MaaS) i intermodalitat** (poc desenvolupades a Catalunya), per integrar diversos serveis de mobilitat, modes de transport i satisfer la última milla ocupacional (p. ex. BusUP).
- **Electrificació i hidrogen** (Catalunya encara està lluny de la mitjana europea), promoguda pels fons Next Generation.

1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (5/6)

Tendències (2/2)



Nou paradigma de l'organització del treball

- El **teletreball**, el treball flexible i el treball durant el desplaçament, entre d'altres.

Gestió de la mobilitat ocupacional

- Canvi d'hàbits de la mobilitat ocupacional (VMP, bicicleta...) a la UE, especialment entre el **jovent**.
 - ✓ **Àrees urbanes**: reducció del cotxe privat al centre de les ciutats i increment del transport públic i la gestió.
 - ✓ **Àrees amb poca densitat de població**: serveis a demanda (p. ex. Les Comes Bus de Masats) i micromobilitat.

1. Què s'entén per una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible. Recomanacions (6/6)

Recomanacions en relació amb les tendències

- **Teletreball i videoconferències** en alguns sectors i llocs de treball, per reduir els desplaçaments associats.
- **Flexibilitzar horaris quan sigui possible: entrada i sortida del centre de treball, per evitar les hores punta.**
- **Distribuir** d'una manera **diferent les hores de treball** setmanal, les vacances i els permisos.
- Conèixer les **preferències modals** de diversos segments de població i prioritzar determinats col·lectius.

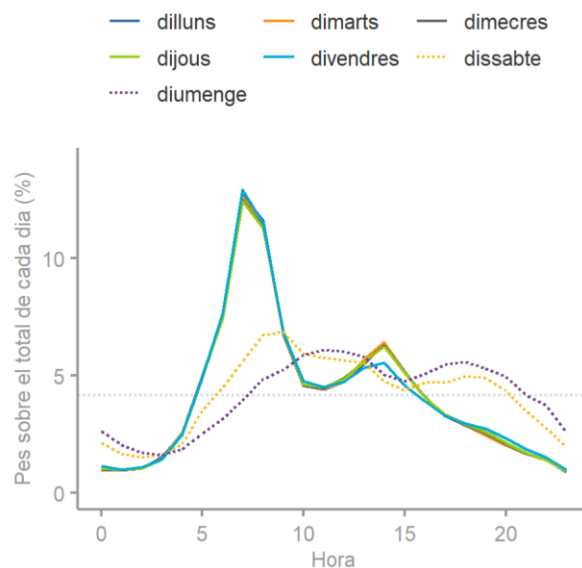
2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya (1/5)

Descripció (1/2)

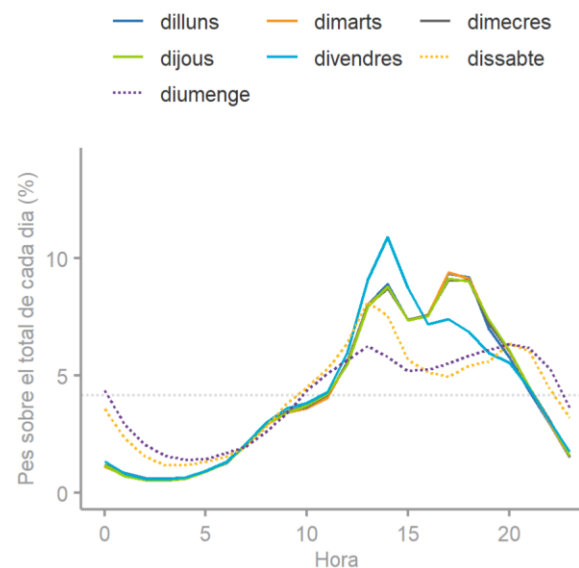
- Al voltant d'un terç dels desplaçaments diaris són ocupacionals.
- Predomina l'ús del vehicle privat de motor:
 - ✓ Fora dels àmbits metropolitans i en entorns poc poblats.
 - ✓ A les distàncies més llargues (10 a 50 km) i entre les 7 h i les 8 h del matí, i a les 14 h, en dies feiners.
 - ✓ Amb la disponibilitat d'aparcament gratuït a destí.
 - ✓ Entre els homes.

Mobilitat laboral a Catalunya

a) Anada a la feina



b) Sortida de la feina

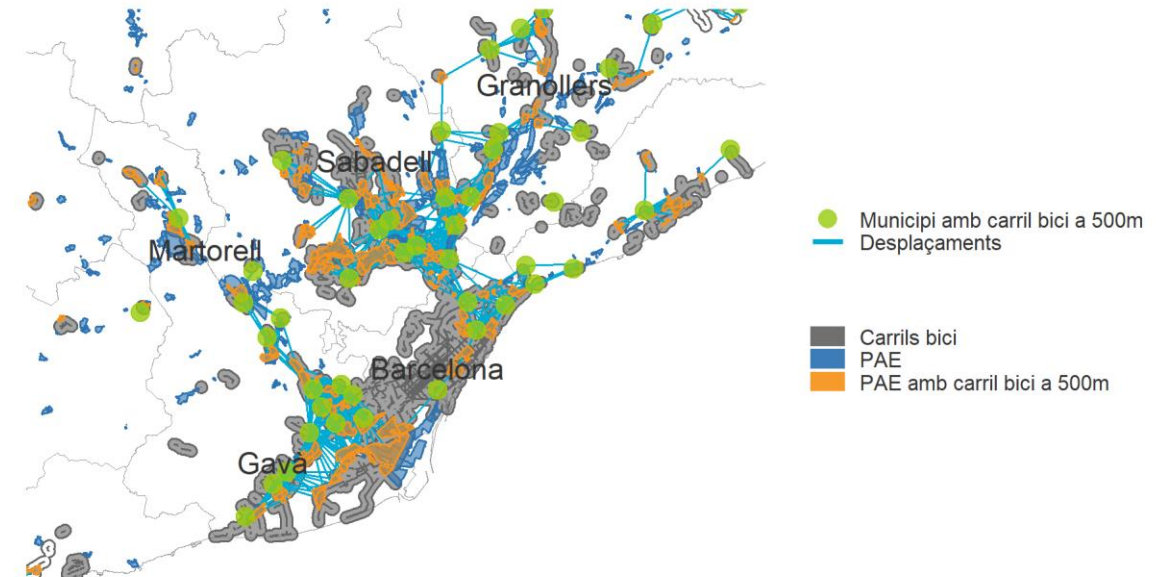


2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya (2/5)

Descripció (2/2)

Polígons d'activitat econòmica (PAE)

- La meitat disposen d'una parada de transport col·lectiu (bus).
- La majoria estan a prop de nuclis de població (el 83,4% a 2 km màxim) → la mobilitat activa és possible.
- Manquen dades sobre mobilitat ocupacional de les empreses, per prioritzar les inversions i els ajuts (ex. enquesta Bèlgica).



COVID-19

- La mobilitat ocupacional es va reduir gràcies al teletreball, sobretot de 7 h a 9 h i en dia feiner.
- La distància dels desplaçaments va disminuir, especialment els de més de 50 km.
- L'elecció modal va canviar: descens del transport col·lectiu més que del cotxe i la moto i augment de la bicicleta i VMP.

2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya. Recomanacions (3/5)

Recomanacions en relació amb la situació i descripció de la mobilitat ocupacional

- Proporcionar **dades de mobilitat ocupacional** completes i actualitzades (àmbits no metropolitans).
- Tenir en compte **criteris d'intensitat** per millorar les connexions entre les **línies ferroviàries** existents i els intercanviadors.
- Crear, derivar o **millorar** les línies de bus i les parades que donen **servei als PAE** des de les estacions de tren.

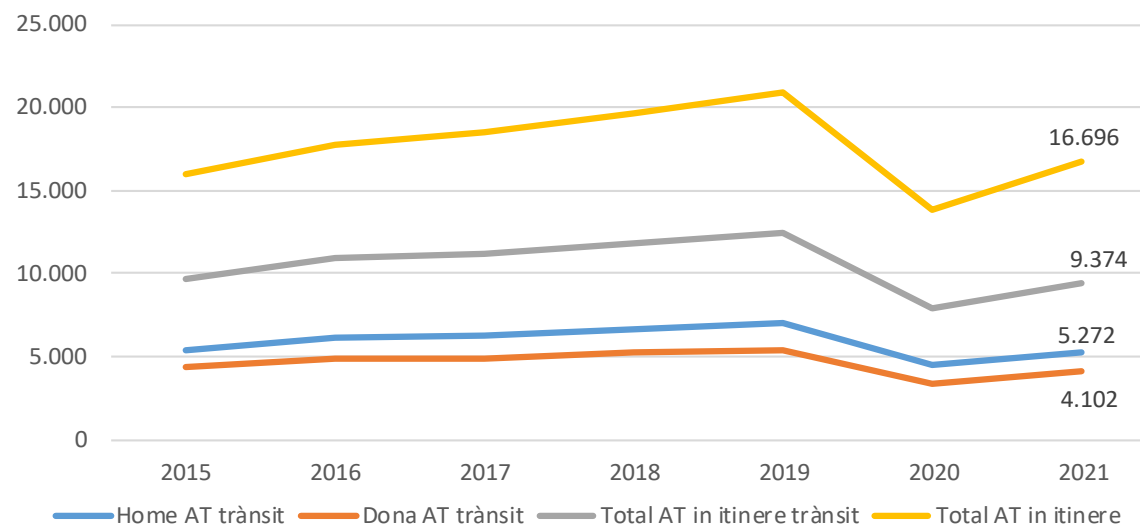
2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya (4/5)

L'accidentalitat en els desplaçaments per motius laborals: els AT *in itinere*

Trets diferencials (dades 2021):

- Els AT *in itinere* concentren el 8,3% de l'accidentalitat laboral.
- Majoritàriament són lleus. El pes relatiu dels sinistres greus i mortals *in itinere* sobre l'accidentalitat laboral total és important.
- Equilibri entre els de les dones (51%) i els dels homes en conjunt, però a més gravetat més accidents d'homes.
- El dilluns és el dia amb més accidents. En els mortals dilluns i divendres.
- AT *in itinere* de trànsit destaca:
 - ✓ el pes dels AT *in itinere* de trànsit (15 dels 16 AT mortals).
 - ✓ són més de la meitat dels AT *in itinere* (60% el 2019, 57% el 2020 i 56% el 2021).
 - ✓ més nombrosos els dels homes.

Evolució del nombre d'AT in itinere de trànsit segons sexe i dels AT in itinere totals. Catalunya 2015-2021



Unitats: nombre d'AT.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Observatori de treball i model productiu.

2. El punt de partida: la situació de la mobilitat ocupacional a Catalunya. Recomanacions (5/5)

Recomanacions en relació amb l'accidentalitat

- Diferenciar en les **estadístiques del Servei Català de Trànsit** si és accident laboral o no i les variables associades.
- Apostar per un **canvi cultural de la seguretat viària a la mobilitat segura i saludable**.
- Dissenyar **campanyes públiques** de prevenció dels accidents de trànsit laborals.
- Incorporar en les **polítiques de prevenció de riscos laborals mesures envers els sinistres *in itinere***.
- Prestar una **atenció especial a les víctimes** d'accidents de trànsit que recentment han augmentat més.
- **Reduir els riscos addicionals** de determinats col·lectius (persones amb discapacitat) i/o els que tenen lloc en determinades circumstàncies (nocturnitat).

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (1/13)

Estratègies (1/2)

L'informe fa un recull breu sobre les estratègies impulsades en diferents àmbits:

Internacional i europeu

- Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent: encaminar el transport europeu de cara al futur (2020).
- Pla de recuperació per Europa, Next Generation EU (2021) (dotació econòmica).
- Pla director paneuropeu per a la promoció de la bicicleta (2021).

Estatat

- Estratègia estatal per la bicicleta 2020/2025.
- Estratègia espanyola de mobilitat sostenible (EEMS 2021).
- Estratègia de la mobilitat segura, sostenible i connectada 2030 (EMSSC 2021).
- Avantprojecte de llei de mobilitat sostenible i finançament del transport (2022).

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (2/13)

Estratègies (2/2)

Catalunya

- Estratègia catalana de la bicicleta (2019).
- Pacte nacional per a la mobilitat sostenible i segura 2021-2030.
- Pla de seguretat viària 2021-2023.

Municipal

- Pacte per a la mobilitat laboral a Barcelona signat pels agents socials i l'Ajuntament de Barcelona (2020).
- Pacte per a la mobilitat sostenible del Maresme elaborat per Departament de Territori i Sostenibilitat i el Consell Comarcal del Maresme (PMSM, 2020).
- Pla d'actuació per al 2022 de l'Associació de municipis per a la mobilitat i el transport urbà (AMTU, 2022).

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible. Recomanacions (3/13)

Recomanacions en relació amb les estratègies

- Consensuar un **pacte nacional per la mobilitat ocupacional** (full de ruta i recursos públics).
- Continuar **impulsant la concertació i l'acord** per gestionar la mobilitat ocupacional.
- **Millorar la coordinació** entre els diversos àmbits de l'Administració i les empreses.
- **L'Administració ha d'establir i regular** les taules i les comissions de mobilitat ocupacional del territori.
- Establir les **funcions** que han d'assumir les diferents administracions i el paper del sector públic i privat.
- En el **transport col·lectiu privat compartit**: modificar la Llei d'ordenació dels transports terrestres (Llei 16/1987) i/o incentivar associacions d'empreses d'un polígon per una gestió conjunta i adaptada a cadascuna.
- Agilitar i flexibilitzar l'autorització de noves rutes de **transport col·lectiu a demanda** i de noves tarifes.

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (4/13)

Incentius econòmics i actuacions que beneficien la MOMIS

- 1 Foment de la planificació de la mobilitat intel·ligent i sostenible en els centres de treball
- 2 Subvencions per a la implementació de les mesures dels plans de desplaçament d'empresa (PDE)
- 3 Impuls del transport públic com a via d'accés als centres de treball
- 4 Foment de la mobilitat activa
- 5 Promoció de la mobilitat amb vehicles elèctrics

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible. Recomanacions (5/13)

Recomanacions en relació amb els incentius i les actuacions que beneficien la MOMIS

- Crear un **marc regulador de les subvencions** en favor de la mobilitat activa estable en el temps.
- Millorar la **informació i difusió** sobre les **convocatòries d'ajuts** orientats a les empreses.
- Impulsar un **acord entre els departaments** competents en mobilitat i en relacions laborals **amb els ens locals** (bonificacions de l'impost d'activitats econòmiques o IAE).
- **Suport de l'Administració** per impulsar els PDE i les seves mesures (subvencions a l'empresariat per elaborar-los, bonificar part o tot l'IAE de les empreses que el tinguin fet, suport per invertir en bicicleta o VMP, incentius fiscals pel bus d'empresa, entre d'altres).
- Promoure l'ús de serveis de **mobilitat a demanda** (bitllets a preu reduït, gratuïtat dels primers viatges, bonificacions).

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (6/13)

Gestió de la mobilitat ocupacional a Catalunya

Els instruments de planificació determinats normativament són:

- Directrius nacionals de mobilitat
- Plans directors de mobilitat (PDM)
- Plans específics de mobilitat (PEM)
- Plans de mobilitat urbana sostenible (PMU)
- Plans de mobilitat als polígons industrials i als centres generadors de mobilitat (CGM)
- Plans de desplaçaments d'empresa (PDE)

3. Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional. Recomanacions (7/13)

Recomanacions en relació amb la gestió de la mobilitat a Catalunya (1/2)

- **Ajustar la manca de transport públic al Nord i el Sud** de Catalunya mitjançant transport col·lectiu a demanda.
- **Fomentar el transport col·lectiu**, amb mesures com ara:
 - ✓ Invertir i modernitzar **infraestructures** i fer-lo més competitiu.
 - ✓ Potenciar els **abonaments** multiviatge i facilitar conversió del plus de transport a títols de transport públic.
 - ✓ Millorar la compatibilitat dels horaris dels diferents modes de transport i l'adaptar-los a les plantilles i les empreses.
 - ✓ Invertir en **intermodalitat** (aparcaments protegits i bicicleta multiusuari a prop d'estacions i fer espai exclusiu per VMP, etc).
 - ✓ Millorar la freqüència i la velocitat de les **llançadores** entre el tren/autobús i els centres de treball.
 - ✓ Atorgar **prioritat semafòrica** a les ciutats pel transport regular interurbà i discrecional d'empresa.
 - ✓ Estimular l'**ús habitual** i difondre el seu paper en la inclusió social de tots els col·lectius i en la igualtat en l'accés al treball.

3. Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional. Recomanacions (8/13)

Recomanacions en relació amb la gestió de la mobilitat a Catalunya (2/2)

- Promoure el **bus-oficina** en els desplaçaments llargs.
- Potenciar el projecte **Clic.cat**.
- Fomentar l'**ús de vehicles de transport col·lectiu privat** més eficients energèticament i avaluar les línies d'ajuts necessàries.
- Impulsar la figura de la **persona coordinadora** de la planificació i gestió de la mobilitat ocupacional en l'àmbit municipal.
- Impulsar la **professionalització de la gestió** de la mobilitat ocupacional, i elaborar una **guia del gestor o gestora**.
- Millorar alguns aspectes relacionats amb la **tramitació, elaboració i execució del PDE**.

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (9/13)

Els plans de desplaçament d'empresa (PDE) (1/2)

Instruments de mobilitat que agrupen un conjunt de mesures adaptades als centres de treball i cerquen la racionalització en els desplaçaments laborals.

Obigatorietat

- **Llei 2/2011**, els plans de transport al treball (PTT) són voluntaris (en espera del que determini Llei de mobilitat sostenible).
- **Decret 152/2007 d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric o ZPE** (art.18), els PDE són obligatoris per a:
 - ✓ les empreses i les administracions públiques amb més de 200 persones treballadores.
 - ✓ les empreses privades amb més de 500 persones treballadores o 500 persones visitants en el cas dels centres generadors de mobilitat (CGM).
- **Pla de mobilitat (PdM) de l'RMB 2020-2025**. Proposa que es facin PDE a les empreses situades a l'Àmbit-40, amb plantilles de més de 200 persones, i a les de la resta de municipis de l'RMB, amb més de 500 persones treballadores.

3. Instruments i eines per gestionar una mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible (10/13)

Els plans de desplaçament d'empresa (PDE) (2/2)

Principals mesures incloses en els PDE que es poden agrupar en:

- 1 Foment del transport col·lectiu i gestió de l'aparcament
- 2 Intermodalitat, rutes d'empresa i promoció del cotxe compartit
- 3 Foment de la mobilitat activa
- 4 Gestió del temps de treball i prevenció de l'accidentalitat
- 5 Gestió dels desplaçaments professionals i ús energèticament racional de l'automòbil

3. Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional. Recomanacions (11/13)

Recomanacions en relació amb els Plans de desplaçament d'empresa (PDE) (1/3)

- **Conèixer el seu nivell d'influència** en la planificació de la mobilitat ocupacional (mesures incorporades, grau d'implementació, indicadors, etc.), protegint les qüestions delicades (secret industrial, dades personals...).
- Per **augmentar el nombre d'empreses amb PDE**:
 - ✓ Aplicar els PDE en el marc de l'Agenda 2030 i els ODS, la responsabilitat social corporativa i la certificació ambiental (ISO i EMAS) i fer-ne difusió.
 - ✓ Incorporar la mobilitat ocupacional i l'elaboració dels PDE en la negociació col·lectiva.
 - ✓ Que les organitzacions empresarials i les que gestionen els PAE puguin participar en l'assessorament tècnic a les empreses associades en l'àmbit dels PDE.
- **La representació legal del treballadors/es** ha de participar en l'elaboració.

3. Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional. Recomanacions (12/13)

Recomanacions en relació amb els Plans de desplaçament d'empresa (PDE) (2/3)

Perquè **tinguin èxit** han d'integrar aspectes com:

A. Informació, comunicació i formació

- Elaborar una estratègia comunicativa de totes les accions promogudes i dels modes de transport alternatius al cotxe privat.
- Incloure accions formatives per promoure igualtat.

B. Sistema d'incentius

- Afavorir la incorporació d'incentius econòmics o en espècie per promoure el canvi modal (primes d'ecomobilitat, retribució flexible €/km o xecs regal per mobilitat activa, etc.).

C. Mesures relacionades amb la mobilitat activa:

- Promoure-la amb mesures de sensibilització (vinculades a salut) i les infraestructures necessàries (serveis reparació, vestuaris, punts recàrrega de VMP elèctrics, etc.).

3. Instruments i eines per gestionar la mobilitat ocupacional. Recomanacions (13/13)

Recomanacions en relació amb el Plans de desplaçament d'empresa (PDE) (3/3)

D. Mesures relacionades amb la gestió de l'aparcament

- Ajustar les places d'aparcament per cotxe privat als PAE o prioritzar l'ús per als vehicles compartits i/o de zero emissions.

E. Mesures relacionades amb el cotxe compartit

- Incrementar l'ús compartit del cotxe privat (aplicacions digitals, ús del taxi compartit o amb infraestructures específiques per als vehicles amb més ocupació, etc.)

F. Avaluació del PDE

- Avaluació de les mesures establertes, amb indicadors quantitius i qualitius i dissenyar eines per avaluar-ne l'èxit cada cinc anys, establir objectius temporals, i indicadors de seguiment i control (ambientals, socials i econòmics).

Mobilitat ocupacional més intel·ligent i sostenible



Ponent
Moisès Bonal

Director
Xavier Riudor

Gestora
Eva Miñarro

Autores i autors
Eva Mas
Xavier Riudor

Eva Miñarro
Matias Vives

Marta Olivella

Membres del grup de treball
Moisès Bonal
Salvador Guillermo

Víctor Climent
Jose Manuel Jurado

Daniel Garcia

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya
Barcelona 15 de març de 2023

CTESC