



# PLANES de movilidad al trabajo



**Escrito por**  
Julián Sastre

Un modelo de movilidad dependiente del automóvil para los desplazamientos cotidianos es un modelo In-SOS-tenible, en tanto que tiene una importante afección al bienestar, a la calidad de vida de las personas, a la competitividad de las empresas y a la economía.

Desgraciadamente, este ha sido el modelo imperante en nuestras ciudades en las últimas décadas, orientando las políticas de urbanismo y movilidad precisamente a tomar el automóvil como el eje principal del diseño de las ciudades.

Esto ha traído como consecuencias innumerables efectos colaterales que hoy sufrimos como los elevados niveles de contaminación atmosférica, la incidencia en el cambio climático, la afección a la salud pública, la ineficiencia y dependencia energética, el tráfico y congestión, la pérdida de tiempo, el consumo de suelo, el ruido, los elevados índices de accidentalidad, así como la exclusión laboral y social y la pérdida de competitividad de muchos negocios locales.

Hoy escribo esto con María Cuello y Paula Fraile expertas en la materia con las que he tenido la suerte de trabajar en numerosos proyectos que ya desde hace años han abordado, antes de ser obligatorio, muchas entidades bien por imagen corporativa, bien por compromiso, entre las que cito algunas como EMASESA, Universidad de Jaen, Universidad de La Laguna y más recientemente el SAS Andaluz (Sistema Andaluz de Salud).

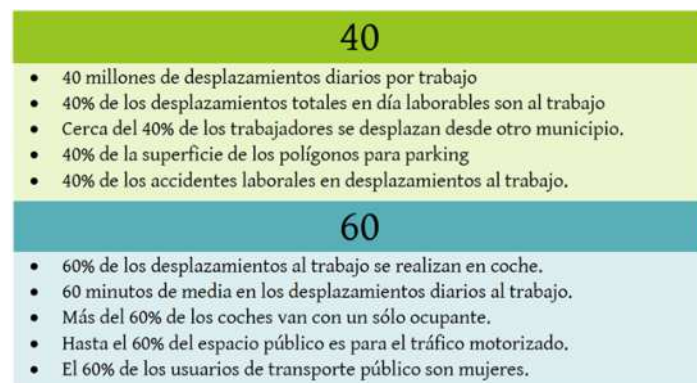
## LOS PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO SE HAN RECOGIDO EN EL ARTÍCULO 26 DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD

Es importante tener en cuenta la movilidad obligada, y más concretamente, la movilidad al trabajo, ya que esta movilidad presenta las siguientes cifras, nada desdeñables:

- Los desplazamientos al trabajo representan un 40% de la movilidad diaria.
- Un trabajador, de media, dedica 52 minutos en día en desplazarse al trabajo.
- El 54% de la humanidad vive en zonas urbanas.
- El 64% del petróleo del mundo se utiliza para el transporte.
- El 23% de emisiones de CO<sub>2</sub> se deben a vehículos urbanos.
- Las ciudades ocupan un 2% de la superficie mundial, pero emiten el 75% de CO<sub>2</sub>.
- El 37% de los accidentes laborales se producen en los desplazamientos.
- Cuando se tienen en cuenta todos los viajes por motivo trabajo, se constata que, a nivel nacional, el automóvil y la moto suponen un 63% de los viajes realizados, según datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

En este sentido, puede hablarse de la regla de 40/60 recogida en la Guía para la Elaboración de PTT redactada por el IDAE:

figura 1: Regla 40/60



Fuente: Guía para la Elaboración de PTT redactada por el IDEA

## RECOGIDO EN LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por si esto no fuera suficiente razón para abordarlos, la nueva Ley de Movilidad Estatal recoge en su artículo 26 la obligatoriedad para grandes equipamientos indicando:

- En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de la ley (aprobada en el Congreso de Diputados y pendiente de su vista en el Senado), las entidades pertenecientes al sector público y las empresas deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno.
- Los planes de transporte sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan.
- Los planes de transporte sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.
- Los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros y en la medida de lo posible, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

Un Plan de Transporte al Trabajo – comúnmente, PTT– tradicionalmente se consideraba una guía que recopila una serie de medidas de transporte dirigidas a racionalizar los desplazamientos de los trabajadores de una organización y mitigar el uso ineficiente del vehículo privado.

Sin embargo, se ha trabajado en este concepto, ampliando mucho más su alcance, de manera que un PTT consiste esencialmente, en la realización de un conjunto de medidas elaboradas mediante un proceso participativo y ejecutadas por la dirección del centro de trabajo. Dichas medidas tienen por objeto racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad, tanto de sus propios empleados (en sus desplazamientos tanto in itinere como in labore) como de clientes, proveedores y visitantes. A lo que hay que añadir además el propio transporte de las mercancías.

Estas medidas se acompañan de campañas de concienciación y promoción. Las medidas se orientan, normalmente, a incentivar el uso de modos de transporte más eficientes, fomentar un uso más racional del automóvil y reducir la necesidad de desplazamientos al centro de trabajo.

En este sentido, a veces se habla también de un Plan de Movilidad de la Actividad Sostenible (PMAS), en tanto que engloba todos los desplazamientos derivados de la actividad organizacional.

El PTT se orienta, normalmente, a incentivar el uso de modos de transporte más eficientes, fomentar un uso más racional del automóvil y reducir la necesidad de desplazamientos al centro de trabajo.

Son modos más eficientes el desplazarse a pie, la bicicleta, luego el transporte público y, finalmente, la motocicleta y el automóvil. El uso más racional del automóvil consiste en la realización de viajes con más de un ocupante, utilizando técnicas de conducción eficiente, evitando realizar viajes que pueden ser realizados competitivamente por modos blandos o en transporte público, evitando, en lo posible, circular cuando la red se encuentra congestionada y empleando los vehículos más eficientes y menos contaminantes que pueda disponer el usuario.

Algunos estudios indican que se puede esperar que un plan de transporte al trabajo reduzca un 15% los desplazamientos al trabajo en automóvil. Los objetivos específicos del PTT o PMAS son:

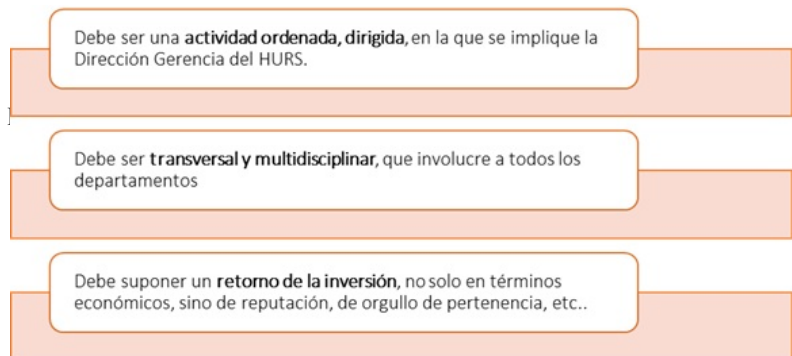
- Garantizar la seguridad de los trabajadores.
- Reducir los costes directos asociados a los desplazamientos in itinere e in labore.
- Mejorar las condiciones de trabajo, reduciendo el estrés de la plantilla.
- Mejorar la productividad por empleado.
- Reducir el impacto de los transportes en el medio ambiente.
- Mejorar de la imagen corporativa de la organización de cara al exterior.

La aplicación práctica se ha centrado en un caso de estudio en el que se desarrolla una intensa actividad laboral y genera una movilidad grande, presentando una serie de características que permiten unas posibilidades de actuación en razón de las siguientes circunstancias:

- Idéntico destino para todos los viajes.
- Horarios de entrada y salida similares.
- Oferta de transporte público común.
- Posibilidad de establecer rutas o automóvil compartido.

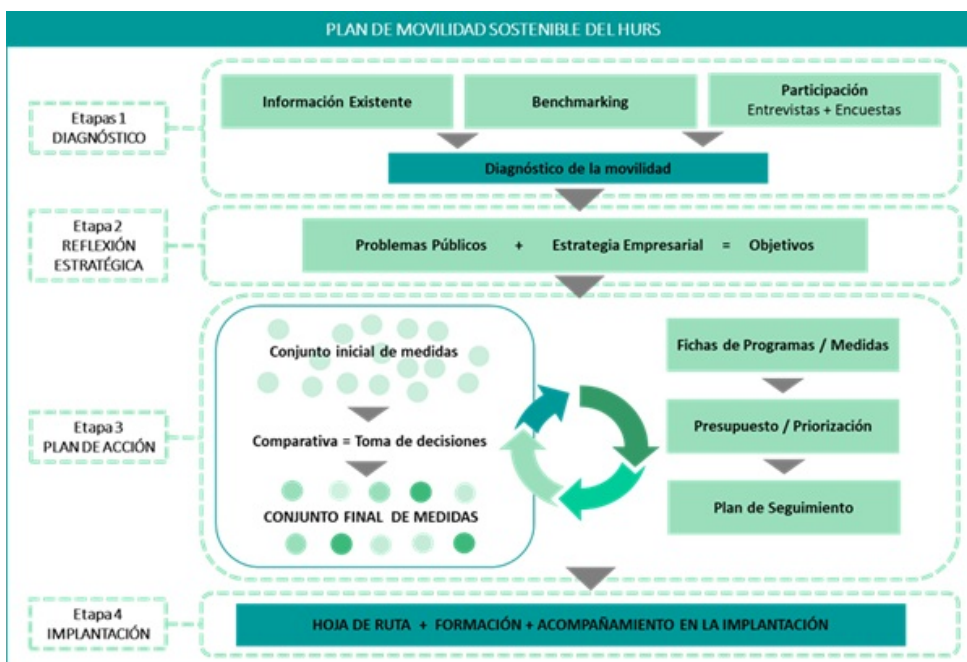
Para que un PMAS de ese tipo sea exitoso, debe cumplir las siguientes 3 características:

figura 2: Condiciones de éxito de un PMAS



Fuente: Elaboración propia

figura 3: esquema metodológico propuesto de un PMAS



Fuente: Elaboración propia